

UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID
FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIOLOGÍA
Departamento de Teoría Sociológica, Sección de Ciencias Políticas



TESIS DOCTORAL

**Análisis estructural del sector pesquero gallego : bases para
una nueva política pesquera**

MEMORIA PARA OPTAR AL GRADO DE DOCTOR
PRESENTADA POR

Modesto Iglesias Seco

Madrid, 2015

Modesto Iglesias Seco

TP
1985
060



X-53-295157.2

ANALISIS ESTRUCTURAL DEL SECTOR PESQUERO GALLEGO:
Bases para una nueva política Pesquera

Departamento de Teoría Sociológica
Sección de Ciencias Políticas
Facultad de Ciencias Políticas y Sociología
Universidad Complutense de Madrid

1985



ENCUENTRO


Colección Tesis Doctorales. Nº 60/85

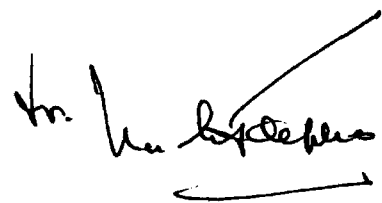
© Modesto Iglesias Seco
Edita e imprime la Editorial de la Universidad
Complutense de Madrid. Servicio de Reprografía
Noviciado, 3 28015 Madrid
Madrid, 1985
Xerox 9400 X 721
Depósito Legal: M-10940-1985

UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID
FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIOLOGIA

oooooooooooo

"ANALISIS ESTRUCTURAL DEL SECTOR PESQUERO GALLEGO:
BASES PARA UNA NUEVA POLITICA PESQUERA"


Tesis redactada para
la colación del grado
de doctor por
Modesto Iglesias Seco


Realizada bajo la dirección
del Profesor Doctor
D. José Mariano López-Cepero
y Jurado

Madrid, mayo 1982.

I N D I C E

	<u>Pág.</u>
AGRADECIMIENTO	V
I. INTRODUCCION	VII
<u>PRIMERA PARTE: BASES ESTRUCTURALES DEL SECTOR PESQUERO</u>	
<u>GALLEGO</u>	
II. SOPORTE FISICO	
II.1. Situación, límites y suelo de Galicia . .	2
II.2. El clima	7
II.3. División administrativa	13
II.3.1. Galicia autonómica	21
II.4. Las costas gallegas	28
II.5. La plataforma continental	60
Referencias bibliográficas	67
III. MARCO ECONOMICO	
III.1. Principales causas del atraso económico	
de Galicia	72
III.1.1. Problemas estructurales	83
III.2. El sector pesquero en la economía gallega	94

II.

	<u>Pág.</u>
III.2.1. La industria conservera	120
III.3. La investigación pesquera	126
III.4. Encuesta sobre el futuro de la pesca . .	153
Referencias bibliográficas	177
IV. RECURSOS HUMANOS	
IV.1. La problemática demográfica en Galicia .	182
IV.1.1. Densidad de población	193
IV.1.2. Evolución y distribución demográfica	206
IV.1.3. Variables edad y sexo	229
IV.2. La emigración	238
IV.3. Población activa y población ocupada . .	259
IV.4. Población ocupada en el sector pesquero .	273
Referencias bibliográficas	286
<u>SEGUNDA PARTE: PUERTOS Y FLOTA PESQUERA</u>	
V. LOS PUERTOS GALLEGOS	
V.1. Introducción	290
V.2. Los puertos mayores	301
V.2.1. Puerto de El Ferrol	301
V.2.2. Puerto de La Coruña	316
V.2.3. Puerto de Villagarcía de Arosa . .	330
V.2.4. Puerto de Pontevedra-Marín	341
V.2.5. Puerto de Vigo	354

III.

	<u>Pág.</u>
V.3. Puertos dependientes de la CAGP	384
V.3.1. Grupo de Puertos de Lugo	384
V.3.2. Grupo de Puertos de La Coruña (Norte)	398
V.3.3. Grupo de Puertos de La Coruña (Sur)	407
V.3.4. Grupo de Puertos de Pontevedra . . .	421
V.4. Problemática portuaria	436
Referencias bibliográficas	460

VI. LA FLOTA PESQUERA

VI.1. Introducción	464
VI.2. La flota costera y artesanal	487
VI.3. El marisqueo	501
VI.4. Conclusiones de las I Jornadas de Pesca de Bajura y Marisqueo Gallegas	534
VI.5. Principales artes de pesca utilizadas en Galicia	547
VI.5.1. Liñas y poteras	547
VI.5.2. Curricán	551
VI.5.3. Palangre	552
VI.5.4. Volantas	555
VI.5.5. Betas	557
VI.5.6. Trasmallos	559
VI.5.7. Miños	562
VI.5.8. Xeito	564
VI.5.9. Artes de Cerco	566
VI.5.10. Artes de Arrastre	571

IV.

	<u>Pág.</u>
VI.6. La flota de altura	583
VI.7. La flota de gran altura	597
VI.8. La flota ballenera	621
Referencias bibliográficas	631
VII. CONCLUSIONES	646
BIBLIOGRAFIA	669

ooooo000ooooo

V.

AGRADECIMIENTO

En primer lugar quisiera expresar mi especial agradecimiento al Dr. D. José Mariano López-Cepero que con su acertada dirección, continuas llamadas al rigor científico y ayuda constante que de él siempre he recibido en la clarificación de todas mis dudas, estimuló sensiblemente nuestro trabajo, sobre todo en momentos de pesimismo y desánimo, proporcionándome el aliento y fuerzas necesarias para seguir adelante.

Cuando ha sido posible, he buscado la ayuda y el consejo de conocidos especialistas, permitiéndome sus valiosas sugerencias corregir algunos errores. En este sentido, debo profunda gratitud a D. Domingo Quiroga quien se ha interesado por temas específicos de la investigación siendo su ayuda inestimable, y también a D. Olegario Rodríguez-Martín, secretario ejecutivo de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) quien, aparte de mostrar gran interés por nuestro trabajo, me ha facilitado numerosos libros e informes internacionales que de otro modo me hubiera resultado muy difícil conseguir. Asimismo, el Dr. Gómez Larrañeta, profesor de Investigación

VI.

del Instituto de Investigaciones Pesqueras de Vigo, fue todo amabilidad cuando fui a consultarle sobre temas relativos a su Departamento.

Estoy también profundamente agradecido al Dr. José Luis Veira, profesor de Sociología del Colegio Universitario de La Coruña, que me hizo observaciones muy valiosas para mejorar el texto dándome, además, consejos muy útiles en cuanto a metodología.

Agradezco, asimismo, a Ricardo Arnáiz, Alberto de Coo y Mariano S. de la Cueva, sus láminas y dibujos que me resultaron de gran ayuda para ilustrar el epígrafe sobre artes y aparejos que con mayor frecuencia son utilizados en la región gallega. Del mismo modo, la profesora Alicia González me ayudó con información bibliográfica para el capítulo sobre el marisqueo.

También quisiera agradecer la colaboración que me han prestado los hombres de la mar - con quienes a diario convivo - y en especial la de los pescadores de gran altura (Balbino, Justo, Manolo, Suso y demás amigos) que van al bacalao y en buques congeladores, cuyas informaciones sobre temas específicos de estas flotas me fueron de suma utilidad.

Finalmente, es obligado dar las gracias por la ayuda económica obtenida a través de la beca "López Gato" y sin la cual este trabajo seguramente no hubiera podido realizarse.

A todos, mi más sincero agradecimiento.

VII.

I. INTRODUCCION

VIII.

"Las sardinas volverían si
los Gobiernos quisieran".

(A.R.Castelao)

Si la elección de un tema de investigación muchas veces resulta compleja por el abanico de posibilidades que se ofrecen al que está dispuesto a emprender semejante tarea, en nuestro caso creo que tal disyuntiva no se ha presentado de una manera tan acusada, ya que el hecho de haber nacido en un puerto de mar y residir actualmente en una villa pesquera, marca lo suficiente como para estar interesado por los problemas y penalidades de la mar y de sus hombres con quienes - por otra parte - he convivido desde la infancia.

Si, además de estas circunstancias que propiciaron mi inclinación por el estudio de este tema, añadimos el cambio que supuso en la mentalidad marinera y en la economía pesquera la declaración en 1977 de las 200 millas como ZEE de terceros países donde habitualmente faenaban nuestras flotas y, por otro lado, comprobamos que la pesca fue siempre considerada como la cenicienta de un sistema socioeconómico que nunca valoró suficientemente y tomó como propia de países o regiones pobres o subdesarrolladas, por fuerza hemos de pensar que todo ello ha influido considerablemente en la

IX.

elección de la problemática pesquera como objeto de investigación. Sin embargo, no sería completo este encuadre si no hiciéramos referencia a la dimensión temporal de esta problemática, intentando reseñar - en breves palabras - no ya los orígenes de la misma, sino los antecedentes inmediatos de la actual situación.

La Ley de 23 de diciembre de 1961, sobre Renovación y Protección de la Flota pesquera, aparece en una época de reactivación de la economía nacional después de los efectos del Plan de Estabilización de 1959 y pretende conseguir una flota pesquera eficiente y moderna, a través de condiciones económicas y financieras realmente ventajosas para sus beneficiarios directos. Por otro lado, armar esta flota incidía también de manera muy favorable en la posible solución de la crisis por la que atravesaba el sector de la construcción naval.

No obstante, esta Ley no supuso el establecimiento de una verdadera política pesquera global, lo que ocasionó que los problemas tradicionales de la actividad pesquera se fueran agravando con el tiempo, no sólo por el proceso estricto de agudización progresiva de los mismos al no encontrar respuestas adecuadas, sino también por la creación de nuevos problemas debidos al excesivo incremento de la flota, no acompañado de la correspondiente modificación de las estructuras. Todo ello ha sido causa del deterioro progresivo de la actividad pesquera, que se detecta en la pérdida creciente de posiciones relativas del sector y, por si fue

X.

ra poco, la extensión de la Zona Económica a las 200 millas ha venido a incidir de forma muy negativa sobre las expectativas del mismo.

Analizada de esta forma retrospectiva la situación del sector y a la vista de omisiones, dilaciones y necesidades, surge la más crucial de las preguntas y, sobre todo, la de su respuesta: ¿Cuál es en realidad la problemática pesquera en estos momentos?. ¿Hasta qué grado está nuestro país dispuesto a asumir o aceptar el compromiso que envuelve el desafío a nuestros hombres de la mar?

En primer lugar, cabe destacar el hecho ya citado de la extensión generalizada a 200 millas de las Zonas Económicas Exclusivas, con grave repercusión en la actividad de una parte importante de la flota, en especial la que tradicionalmente faenaba en los caladeros de los países de la CEE, en los caladeros norteafricanos y la flota bacaladera. El endurecimiento de las posturas de los países ribereños, conducen a situaciones que suponen un verdadero reto para la Administración española. También cabe señalar, en segundo lugar, el vertiginoso encarecimiento de los costes de explotación, en especial en las flotas de altura y gran altura donde incide con predominante importancia la espectacular alza de los precios de los derivados del petróleo.

Al lado de estos factores que podemos catalogar de exógenos, figuran los propiamente internos de nuestra economía pesquera como son, entre otros, la inadecuada estructura empresarial y financiera del sector, con excesiva atomiza-

XI.

ción y marcado individualismo; el agotamiento de los caladeros nacionales por el sobreesfuerzo pesquero realizado en los últimos años, y la falta de adecuación de nuestras estructuras comerciales en el proceso de comercialización del pescado. También cabe señalar, la insuficiente información estadística - absolutamente necesaria para cualquier plan de ordenación del sector y cada vez más exigida a nivel internacional -, y la inadecuada estructura de la flota, en la que, al lado de unidades modernas y de alta tecnología en las flotas de altura y gran altura, se destaca un elevado número de pequeñas unidades en la flota de litoral que han quedado totalmente desfasadas.

Así pues, podemos decir que existe, por un lado, una flota pesquera excesiva, en algunos aspectos demasiado anticuada y, lo que es más grave, dotada de un nivel muy bajo en cuanto a su productividad entendiendo con ello tanto la productividad por tonelada, como por caballo de potencia y por hombre. Por otra parte, hay que considerar que la flota gallega - y la española en general - creció al empuje de la creencia casi ciega en las posibilidades ilimitadas de nuestros mares, no de los propios, sino de los caladeros situados en aguas alejadas; sin embargo, no está preparada para soportar una disminución en el número de sus unidades ante la grave realidad de los continuos recortes en las cuotas de pesca que nos son asignadas en las diferentes áreas ribereñas de otros países o en aguas internacionales.

En definitiva, la actual situación del sector pesquero

XII.

puede definirse por una baja productividad global y escasa capacidad de adaptación, versatilidad o cambio. Pero hay más, si iniciamos discusiones con terceros países o negociamos nuestras necesidades en áreas de pesca alejadas de nuestras costas, a nuestro juicio es indispensable que en estas negociaciones nuestra información sea veraz y actualizada, con el fin de que podamos añadir a nuestras peticiones y en contra de argumentos contrarios, nuestros datos y conocimientos convencidos de su validez, porque sabemos que se ha realizado una auténtica tarea investigadora en su consecución y ello con todo el esfuerzo necesario.

En nuestra opinión, hoy no se puede diseñar una política pesquera lineal, sino que ésta ha de ser sectorial, coordinada y alternativa. En este sentido, las páginas que siguen pretenden razonar y demostrar este aserto. Hasta aquí nos hemos referido casi exclusivamente a las grandes flotas - altura y gran altura -, pero los problemas que presentan el marisqueo y la flota de bajura deben ser tomados también en consideración, aun cuando sus circunstancias difieran diametralmente de las primeras. En este sentido sugerimos la necesidad de una política sectorial, no ya tan sólo referida a la problemática relacionada con las diversas flotas, sino también teniendo en cuenta diversos aspectos relativos a la infraestructura portuaria, investigación pesquera, vigilancia, política de comercialización y mercados, política administrativa, sociolaboral, etc. Por otro lado, esta política sectorial pesquera, ha de estar coordinada

XIII.

entre sí ofreciendo, además, soluciones alternativas a los problemas planteados.

En este sentido, nuestro trabajo lo hemos dividido fundamentalmente en dos partes: una trata de las bases estructurales del sector pesquero gallego y la otra se refiere, ya de manera específica, a la problemática pesquera. En la primera parte - dividida en tres capítulos - se alude, en el primero de ellos, al soporte geográfico en que se desenvuelve la actividad pesquera, haciendo mención especial a las costas y plataforma continental gallegas, tratando en los dos restantes del marco económico y de los recursos humanos. La segunda parte contempla el aspecto ya citado de la problemática pesquera específica en una doble vertiente referida a la estructura portuaria y a la flota pesquera.

Con ello no agotamos - ni mucho menos - el análisis del tema, puesto que no hacemos planteamientos totales de todo lo que representa este amplio, heterogéneo y complejo campo de la pesca. En nuestro trabajo nos hemos ocupado fundamentalmente del sector extractivo y los problemas que lo rodean, pero no hemos hecho sino empezar ya que el "mundo de la pesca" comienza verdaderamente en el astillero que construye el barco y termina en la cesta de la compra del ama de casa.

Así, nosotros nos hemos referido a las actividades de los trabajadores que integran las tripulaciones de las diversas flotas y a las personas que se dedican al cultivo y recolección de productos marinos, pero apenas hemos aludido

XIV.

a los que, sin realizar una actividad pesquera propiamente dicha, constituyen el personal administrativo de las sociedades pesqueras o se dedican a las tareas de avituallamiento de la flota, construcción y reparación de embarcaciones, equipos y artes, descarga y manipulación en tierra de la pesca, industrias derivadas, comercialización, etc. Queda así pues abierto - creemos - un campo de posteriores estudios e investigaciones que completarían este trabajo y que por razones de amplitud no hemos podido tratar aquí con la profundidad necesaria.

Resta, por último, referirnos a la metodología empleada en nuestra investigación. En este sentido el manual de T.Caplow* nos ha servido de gran ayuda al orientarnos como se debe proceder para preparar y llevar a cabo tal cometido. Así, los datos que hemos utilizado fueron obtenidos por diferentes procedimientos entre los que cabe destacar las fuentes bibliográficas, el análisis documental, la observación y la observación-participación en las propias faenas de pesca de bajura. La conjunción de todo ello nos propor-

* Theodore Caplow

"La investigación sociológica"

Editorial Laia. Barcelona, 1974.

XV.

cionó tal cantidad de información que fue necesario efectuar varias selecciones previas por incapacidad de poder trabajar con toda ella. Es posible que por esta causa hayamos cometido el error de una posible simplificación y consecuentemente de un deficiente tratamiento del tema. Pero, como ya hemos anticipado, preferimos tomar como eje de nuestra investigación la problemática del sector extractivo ante la avalancha de un material que por momentos nos desbordaba.

Señalemos, para finalizar, que deseáramos que este trabajo sirviera para el mejor conocimiento de la riqueza marítima de nuestro litoral, y fomentara en los marineros y pescadores una nueva mentalidad, respetando las leyes naturales, y ayudándole al mar en la multiplicación de reursos tan importantes para la economía de los puertos gallegos, como es la pesca y el marisqueo en sus distintas modalidades.

0.-

PRIMERA PARTE:

BASES ESTRUCTURALES DEL SECTOR PESQUERO GALLEGO

1.-

II. SOPORTE FISICO

II.1. Situación, límites y suelo de Galicia

Galicia está situada en el ángulo NO. de la península Ibérica, comprendida entre los 43° 47' 24" y 41° 48' de latitud Norte y los 3° 04' y 5° 36' 40" de longitud Oeste respecto al meridiano de Madrid. Tiene una extensión de 29.434 Km². lo que representa el 5,83 por 100 del total nacional y sus límites terrestres suman 610 Km. (Cuadros 2.1, 2.2 y 2.3). Galicia cuenta también con límites marítimos que corresponden al Norte y al Oeste de la región siendo bañados por el Mar Cantábrico y por el Océano Atlántico, comprendiendo las costas de las provincias de Lugo, La Coruña y Pontevedra. Los límites terrestres corresponden al Este (provincias de Lugo y Orense que limitan con las de Oviedo, León y Zamora) y al Sur (provincias de Orense y Pontevedra que limitan con Portugal).

En dicha frontera Sur el paisaje gallego y portugués se confunden, no teniendo la línea fronteriza orensana ningún accidente natural especial siendo, por tanto, esta frontera política y no geográfica. No ocurre así, sin embargo, con la provincia de Pontevedra donde el Río Miño marca claramente el límite con Portugal.

Por el Este, la línea divisoria entre la provincia de Lugo y las de Oviedo y León por una parte y la provincia de Orense con las de León y Zamora por otra, viene caracterizada por heterogéneos elementos geográficos que van desde el curso bajo y desembocadura del Río Eo - entre Ribadeo y Cas

CUADRO 2.1
POSICION GEOGRAFICA

	La Coruña	Lugo	Orense	Pontevedra	Galicia	España Peninsular
Latitud extremo septentrional	43° 47' 24" N	43° 45' N	42° 35' N	42° 52' N	43° 47' 34" N	43° 47' 24" N
Latitud extremo meridional	42° 31' N	42° 19' N	41° 48' N	41° 52' N	41° 48' N	36° 00' 03" N
Longitud extremo oriental (1)	3° 37' W	3° 08' W	3° 04' W	4° 10' W	3° 04' W	7° 00' 29" E
Longitud extremo occidental (1)	5° 36' 40" W	4° 18' W	4° 40' W	5° 13' W	5° 36' 40" W	5° 36' 40" W

(1) Respecto al meridiano de Madrid (3° 41' 16" W de Greenwich).

Fuente: INE, Anuario Estadístico de España, 1973.

CUADRO 2.2
EXTENSION SUPERFICIAL

	La Coruña	Lugo	Orense	Pontevedra	Galicia	España
km²	7.878	9.803	7.278	4.477	29.434	504.750
%	26,76	33,31	24,73	15,21	100	5,83(1)

(1) Porcentaje de Galicia en España.

FUENTE: Datos elaborados a partir del INE, Anuario Estadístico de España 1973.

CUADRO 2.3
DESARROLLO DE LOS LIMITES

Unidad: 1 kilómetro.

	La Coruña	Lugo	Orense	Pontevedra	Galicia	España
Límites terrestres	213	503	560	308	610	1.944
Límites marítimos peninsulares	786	120	—	289	1.195	3.904
Límites marítimos insulares	28	4	—	82	114	2.217 (1)
Longitud total de los límites	1.027	627	560	679	1.919	8.065 (1)
Porcentajes de marítimos peninsulares respecto al total nacional marítimo peninsular	20,1	3,1	—	7,4	30,6	100

(1) Marítimos insulares de Baleares y Canarias: 2.036 Km.

Fuentes: INE, Anuario Estadístico de España, 1973.
Elaboración OERGA.

tropol, que separa la provincia de Lugo de Asturias - hasta interminables depresiones montañosas, siendo las más notables las Sierras de Los Ancares y del Caurel entre las provincias de Lugo y León, las de La Lastra y El Eje entre las de Orense y León, y las de Sierra Calva y Rabo do Gato entre las de Orense y Zamora.

Como puede observarse fácilmente - a excepción del valle del Sil entre la Sierra de La Lastra y la Sierra del Eje, y del Río Navia entre Lugo y Asturias - la fachada oriental de Galicia es eminentemente montañosas, lo que ha dificultado sin duda las comunicaciones terrestres con el resto de España potenciando así su aislamiento por un lado y favoreciendo por otro su inclinación secular hacia el mar.

La altura media del relieve gallego no sobrepasa las 500 metros de altitud sobre el nivel del mar, pero las mayores elevaciones montañosas se encuentran precisamente en su divisoria oriental, lo que hizo que hasta ahora el trazado de vías de comunicación fuera sumamente dificultoso. Hoy las vías de penetración a Galicia son ya un hecho prácticamente. En la actualidad las Portillas del Padornelo (1.360 m.) y La Canda (1.288 m.) en la N-525 entre las provincias de Zamora y Orense se pueden franquear sin mayores dificultades, y el Puerto de Piedrafita del Cebreiro (1.109 m.) en la N-VI entre las provincias de León y Lugo está a punto de estrenar su nuevo trazado, lo que sin duda redundará en beneficio de unas mayores y mejores prestaciones en el tráfico por carretera.

5.-

El suelo de Galicia es considerado como uno de los más antiguos de la península y el aspecto suavemente erosionado de gran parte de su relieve denota la acción sufrida ininterrumpidamente por agentes atmosféricos y geológicos. Está clasificado como suelo podzolizado forestal de color claro, categoría que incluye los suelos podzólicos pardos y los suelos pardos forestales. Los suelos podzólicos pardos propiamente dichos ocupan un 2,5 % de la superficie de la provincia de Lugo mientras que los asociados con las tierras pardas ocupan el 95 % de la provincia de Lugo y Pontevedra, y el 100 % de la de Orense. Se trata de suelos propios de climas húmedos con vegetación formada de bosques de frondosas o mixtos de frondosas y resinosas. En el grupo de los suelos pardos forestales se incluyen los de tierra parda propiamente dicha (80 % de la provincia de La Coruña) y los de tierra rojiza (2,5 % de la provincia de Lugo). También son suelos propios de climas húmedos bajo bosque de hoja caduca.

Respecto de la materia geológica predominante, Otero Pedrayo distingue tres Galicia: Al Este los esquistos cristalinos. Al Oeste las grandes masas graníticas de edades lejanas y distintas. Finalmente, suelos de sedimentación que alcanzan extensiones importantes en valles y en litorales bajos (1). En la zona litoral los suelos están, en general, formados por complejos de tierras pardas y podzónicas, existiendo una amplia franja de suelos con litosoles que se extienden desde Ribadeo hasta Muros. Calculando los índices

6.-

de humedad en diferentes puntos del litoral se deduce que prácticamente toda la zona pertenece a los tipos húmedo y prehúmedo. La evapotranspiración potencial alcanza valores que oscilan alrededor de los 700 mm., lo que significa que el clima de esa zona es mesotérmico.

Dentro de esta zona litoral es necesario distinguir a su vez dos subzonas: la meridional y la septentrional. La subzona meridional - que se extiende desde la ría de Muros-Noya hasta la frontera con Portugal - se caracteriza por un clima húmedo y lluvioso pero benigno, con un régimen de heladas que cuando se presentan no lo hacen ni demasiado pronto en primavera ni tarde en otoño, lo que permite adelantos en la brotación y retraso en el deshoje. El asentamiento de los suelos es de granitos con grandes porcentajes de arena, formándose drenajes excesivos que ocasionan lavados intensos, arrastrando los elementos nutritivos para las plantas y colocándolos fuera del alcance de sus raíces. La subzona septentrional se extiende desde Finisterre hasta el límite con Asturias. Las temperaturas son más bajas - y el nivel de precipitaciones - que las existentes en la subzona meridional. Se distinguen distintos tipos de suelos: el de Lorenzana - pH superior a 6 - de color rojizo pardo cuya aptitud para el laboreo es buena; el suelo denominado de Jove cuya profundidad es pequeña, más apto para pastos que para labradío, siendo su textura del tipo franco-arenoso con abundancia de piedra, grava y cascajo; los suelos comprendidos entre las zonas litoral y media

7.-

(entre los 200 y 600 metros de altitud) dentro de la provincia de Lugo son, en general, poco aptos para el cultivo por sus elevadas pendientes. Por último cabe destacar, debido a un clima moderado y con escasas heladas, las comarcas de la zona costero-septentrional de la provincia de La Coruña con unos suelos ondulados sin grandes elevaciones aptos para cultivos y aprovechamientos muy variados.

II.2. El clima

El clima gallego (Cuadro 2.4) es contra de lo que pudiera pensarse no es regular ni homogéneo caracterizándose por su falta de uniformidad debido a los fuertes contrastes que presenta, no ya tan sólo la geografía de la región en su conjunto, sino también la de las provincias por separado. La influencia benefactora de la corriente del Golfo dota a la zona costera de la provincia de La Coruña de un clima templado donde la temperatura desciende muy raramente por debajo de los 5°C. Conforme se penetra en el interior el clima se hace menos benigno, llegándose a alcanzar en algunos lugares durante el período invernal temperaturas por debajo de los 0°C. En agosto y julio se da la máxima temperatura media con 18°C, y la mínima en febrero con 9°C según registros de la estación meteorológica de La Coruña. En la estación situada en el aeropuerto de San-

CUADRO 2.4 - CLIMATOLOGIA

Resumen de observaciones medias correspondientes al período base 1931-1960 en las estaciones meteorológicas de:

La Coruña (4° 43' W, 43° 22' N, 54 m. de altitud).
 Lugo (Aeródromo) (3° 47' W, 43° 06' N, 442 m. de altitud) (Faltan seis años).
 Orense (Instituto) (3° 10' W, 42° 20' N, 139 m. de altitud) (Media de quince años).
 Pontevedra (4° 57' W, 42° 26' N, 24 m. de altitud) (Faltan los diez últimos años).
 Santiago (Labacolla) (4° 51' W, 42° 53' N, 287 m. de altitud).
 Vigo (5° 02' W, 42° 14' N, 45 m. de altitud).

	ANUAL	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiem.	Octubre	Noviemb.	Diciembre
Temperaturas medias (° C).													
La Coruña	13,9	9,9	9,8	11,5	12,4	14,0	16,5	18,2	18,9	17,8	15,3	12,4	10,2
Lugo	11,9	6,0	6,9	9,4	11,0	13,1	16,3	18,1	16,6	16,8	13,2	8,8	6,2
Orense	13,7	6,6	7,2	10,7	12,6	16,1	19,1	21,8	21,2	18,7	13,9	9,5	7,3
Pontevedra	14,5	9,2	10,1	12,3	14,2	15,6	18,1	20,2	20,5	18,2	14,9	11,9	9,5
Santiago	12,8	7,6	8,0	10,2	11,5	13,3	16,3	18,1	21,7	16,9	14,0	10,6	8,2
Vigo	15,0	10,2	10,6	12,5	14,2	15,3	18,3	19,8	19,9	18,7	16,3	13,2	10,7
Temperaturas máximas absolutas (° C)													
La Coruña	33,6	20,4	27,4	26,6	29,6	28,5	30,5	33,5	33,6	30,5	31,0	25,0	19,8
Lugo	38,5	16,5	21,5	26,5	31,0	35,0	36,0	36,5	38,5	35,5	30,5	24,0	18,0
Orense	38,4	18,0	23,0	23,0	26,0	35,2	36,6	37,2	38,4	35,0	28,2	23,0	17,1
Pontevedra	37,8	17,8	22,0	26,2	31,0	35,0	37,8	32,8	36,0	34,0	28,2	24,0	18,6
Santiago	38,5	23,0	24,6	26,8	30,8	33,0	37,6	38,0	38,5	36,0	31,4	25,0	20,0
Vigo	39,0	23,0	26,0	29,0	31,5	32,5	35,0	39,0	37,0	35,5	30,0	26,5	22,5
Temperaturas mínimas absolutas (° C)													
La Coruña	- 3,0	- 2,0	- 3,0	1,0	2,0	3,4	7,2	9,9	9,4	6,7	4,5	1,0	- 1,0
Lugo	- 8,0	- 8,0	- 7,0	- 2,0	- 1,0	- 0,5	3,0	2,5	6,0	2,5	- 1,5	- 5,5	- 7,0
Orense	- 5,4	- 5,4	- 5,4	- 2,2	1,0	0,4	4,6	8,0	8,0	5,0	0,2	- 4,6	- 5,4
Pontevedra	- 4,0	- 2,4	- 4,0	- 0,6	3,0	4,0	5,8	9,0	9,0	4,4	2,0	- 1,8	- 4,0
Santiago	- 7,0	- 4,5	- 7,0	- 2,0	0,0	1,4	4,0	5,6	6,5	5,5	1,0	- 3,0	- 4,6
Vigo	- 2,5	- 2,5	- 2,5	- 1,0	4,0	4,0	8,0	11,0	9,5	9,0	5,5	2,5	- 0,3
Humedad relativa media (%)													
La Coruña	79	79	77	77	76	78	79	79	79	81	81	80	80
Lugo	79	85	82	77	75	75	74	72	73	77	82	86	87
Orense	74	83	76	74	69	69	68	64	68	73	79	83	84
Pontevedra	76	80	76	75	72	72	70	69	71	77	81	83	83
Santiago	76	83	79	77	72	73	72	70	71	75	79	83	80
Vigo	73	75	73	72	69	72	71	72	72	74	73	75	76
Precipitación media (mm.)													
La Coruña	969,2	117,7	77,5	95,1	71,0	55,7	47,1	30,0	44,3	75,5	89,1	127,5	138,7
Lugo	1.054,8	141,2	118,9	110,5	82,5	84,5	54,2	26,0	38,9	46,8	86,8	129,7	134,8
Orense	809,6	84,0	67,8	100,3	59,7	53,7	40,4	13,9	27,9	40,3	78,2	101,2	134,2
Pontevedra	1.727,3	217,1	152,6	195,9	126,5	134,0	56,4	40,4	42,1	82,0	128,0	193,5	358,8
Santiago	1.543,5	213,7	145,4	187,7	113,5	106,1	62,8	36,6	54,4	90,1	133,5	196,8	202,9
Vigo	1.275,2	166,5	132,4	147,3	90,0	102,8	47,7	25,2	39,2	60,7	111,7	184,7	167,0
Número medio de días despejados													
La Coruña	44	2	3	4	5	3	4	5	5	3	3	3	4
Lugo	46	3	4	3	5	4	4	5	5	4	2	4	3

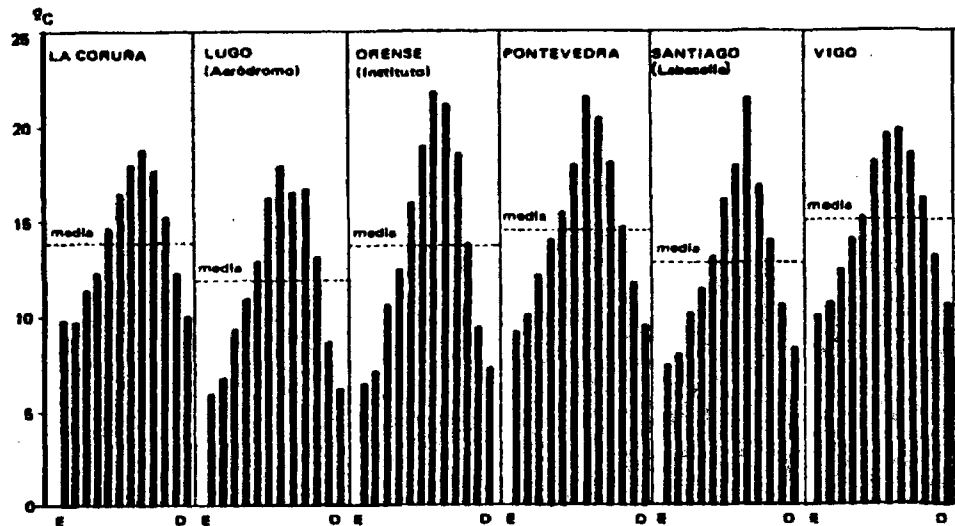
(Continúa)

	ANUAL	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiem.	Octubre	Noviembre	Diciembre
Orense	65	4	3	5	6	6	7	10	8	6	4	4	2
Porto	125	8	10	8	9	8	14	17	16	10	8	8	9
Santiago	27	3	4	4	5	4	6	8	7	5	3	4	4
Vigo	89	5	6	5	8	6	9	12	11	8	7	6	6
Número medio de días nubosos													
La Coruña	180	13	12	14	15	16	16	18	18	17	16	13	12
Lugo	176	11	12	15	14	14	17	19	17	17	16	12	12
Orense	175	12	15	13	15	16	13	16	16	17	16	14	12
Porto	170	14	13	15	14	17	13	12	12	16	16	14	14
Santiago	163	12	11	12	14	14	14	15	16	15	16	12	12
Vigo	174	13	12	15	14	17	15	15	15	15	15	15	13
Número medio de días calientes													
La Coruña	141	16	13	13	10	12	10	8	8	10	12	14	15
Lugo	143	17	12	13	11	13	9	7	9	9	13	14	16
Orense	125	15	10	13	9	9	10	5	7	7	11	12	17
Porto	70	9	5	8	7	6	3	2	3	4	7	8	9
Santiago	145	16	13	15	11	13	10	8	8	10	12	14	15
Vigo	102	13	10	11	8	8	6	4	5	7	9	9	12

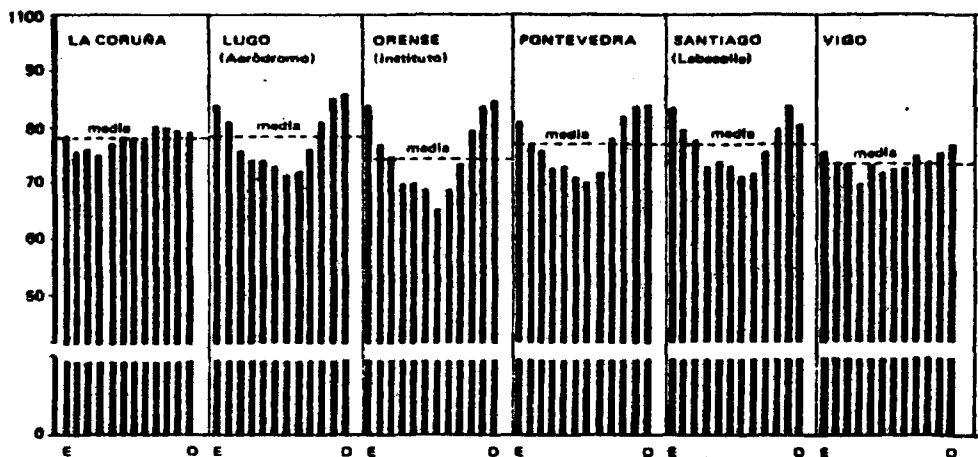
Fuente: INE, Anuario Estadístico de España, 1973.

GRAFICO 2.1

TEMPERATURAS MEDIAS MENSUALES Y ANUAL EN LAS ESTACIONES
METEOROLOGICAS. PERIODO BASE 1931-60



PORCENTAJES DE HUMEDAD RELATIVA. MEDIAS MENSUALES Y ANUAL
EN LAS ESTACIONES METEOROLOGICAS. PERIODO BASE 1931-60



Elaboración DERGA.

11.-

tiago las temperaturas registradas son algo más bajas y muestran una mayor oscilación. La nieve aparece muy raramente abundando en cambio las lluvias con un porcentaje de días nublados al año próximo al 50 %. En los meses de diciembre y enero se dan las máximas intensidades de precipitaciones según la estación meteorológica de Labacolla, si bien en los últimos años viene observándose un menor volumen de las mismas. En la zona costera las precipitaciones son mucho menores, registrando el mes de más lluvia - diciembre - 138 mm. en el observatorio de La Coruña. En esta zona las heladas apenas si se dan, mientras que en el interior son abundantes durante los meses de invierno alcanzándose temperaturas de hasta 6°C bajo cero.

Lugo, aunque su parte más septentrional está en contacto con el mar, tiene variados contrastes climatológicos. Así, junto a un clima moderado y benigno en la costa, valles y vegas, se da otro frío y riguroso en las montañas orientales con un elevado porcentaje de nevadas a lo largo del año. También tienen lugar intensos calores veraniegos en algunas zonas muy localizadas de la provincia, como el Valle de Lemos. A pesar de este variado marco climático, se puede englobar y clasificar el clima provincial lucense como templado-húmedo. La oscilación entre la media de las temperaturas máximas y mínimas es de unos 20°C. La temperatura media alcanza su máximo en el mes de julio - 18°C - y su mínimo en enero con 6°C. Aunque el 50 % de los días del año son de lluvias, las precipitaciones no son de mucha in

tensidad, siendo enero el de mayor pluviometría con 17 días de lluvia y 141 mm. En los meses de verano las precipitaciones recogidas son del orden de los 30 mm. El período de heladas - el mayor de la región - alcanza desde noviembre hasta la mitad de abril, siendo enero el mes en el que se dan más frecuentemente.

Orense es la única provincia de Galicia que no está bañada por el mar y la falta de este elemento moderador hace que tenga un clima más continental. No obstante, existe un gran contraste entre las zonas de los abrigados valles - que poseen un clima benigno - y las tierras altas, afectadas por temperaturas muy bajas y frecuentadas por las nieves. La oscilación de temperatura es de 25°C - la mayor de todas las provincias gallegas - alcanzando la media máxima en los meses de julio y agosto con 21°C, y la mínima en enero con 6°C. Orense es la provincia menos lluviosa de Galicia - 28 % de días de lluvia - alcanzando el mayor volumen en diciembre - 134 mm. - y registrando muy bajas precipitaciones en los meses estivales en los que los días lluviosos no alcancen el 15 % del total. Durante el invierno las heladas son frecuentes, no superiores nunca a los 7°C bajo cero (2).

Pontevedra presenta una gran suavidad en las temperaturas, alcanzando la media máxima en los meses de verano 20°C en la capital y 19°C en Vigo. El mes más frío del año es enero con 9°C. Estas suaves variaciones termométricas hacen que la provincia de Pontevedra disfrute de uno de los climas más benignos de Galicia. Un 40 % de los días al año son lluviosos,

siendo los meses de invierno los que registran mayor número de días de lluvia y más elevado volumen de precipitaciones, destacando diciembre con 358 mm. Apenas se registran heladas en esta provincia y las que se producen, de diciembre a febrero, son de escasa importancia.

II.3. División administrativa

Como es sabido, cuando los romanos se lanzaron a la conquista de la Península Ibérica y lograron la capitulación de los pueblos que se asentaban entonces en el territorio que es hoy Galicia, dividieron la Península en dos provincias: la Citerior y la Ulterior. En esta última estaba encuadrada Galicia, que después pasó a formar parte de la circunscripción de Lusitania, al dividirse la Hispania Ulterior en dos mitades. Una nueva reorganización, llevada a cabo por Augusto en el año 15 a. de C., incluye a Gallaecia - que entonces tenía su límite en el río Duero - y a Asturias en el marco de la provincia Citerior. Cesarella reorganiza los territorios invadidos por Roma en el año 214 y forma la Hispania Nova Citerior Atoniniana, formada por Galicia, Asturias y Cantabria.

Con el asentamiento de los suevos y los godos y con la invasión árabe de la Península después, Galicia se ve incluida en distintas demarcaciones que la insertan en León

o se repliegan hacia el noroeste, según las fuerzas de los reyes que le gobiernan. Con la llegada de los Reyes Católicos, Galicia sigue llamándose reino, pero constituye en la práctica una gran provincia dividida en otras siete de menor entidad como eran las demarcaciones de Mondoñedo, Lugo, Betanzos, La Coruña, Santiago de Compostela, Orense y Tuy. Esta distribución estaría vigente hasta el año 1833, fecha en que se reestructura la división administrativa de la región configurando las cuatro provincias que la componen en la actualidad: La Coruña, Lugo, Orense y Pontevedra.

Es fundamental resaltar la singular importancia que reviste en Galicia la Parroquia como núcleo primario de población. Por eso hay autores (3) que critican esta división administrativa, basada en ayuntamientos, partidos judiciales y provincias, "por no tener en cuenta las diferencias y semejanzas que en diversos aspectos se dan en nuestro país". Una división más acertada sería la que "partiera de la parroquia y la comarca como elementos fundamentales" en la organización administrativa. La división municipal gallega siempre ha sido, desde todos los puntos de vista, inorgánica y artificial.

Esta misma opinión parece compartirla Castelar cuando dice que "el municipio español es un organismo creado para regir la vida de núcleos de población concentrada, antiguamente amurallados o agrupados alrededor de un castillo. Pero ese sistema no tiene aplicación racional en Galicia, donde las palabras municipio y pueblo - sinónimas en Espa

Na - andan siempre desparejadas en nuestro lenguaje. En el agro gallego no se siente la vida municipal como no sea para renegar de los Ayuntamientos. El Ayuntamiento rural de Galicia no se asienta en entidades naturales o históricamente diferenciadas y, en estas condiciones, carece de aliento vital y de control efectivo para que su gestión ofrezca garantías de acierto. Ni que decir tiene que la parroquia debe de ser la célula vital de la organización campesina y que la comarca, bien delimitada por razones geográficas y económicas, debe ser el órgano vitalizador del régimen autónomo" (4).

Estas palabras del gran escritor gallego parece que al fin fueron escuchadas, ya que en el Estatuto de Autonomía para Galicia refrendado el 21 de diciembre de 1980 recoge, en su artículo cuarenta, que "en los términos previstos en el artículo veintiseiete, uno, dos, de este Estatuto, por ley de Galicia se podrá reconocer la comarca como entidad local con personalidad jurídica y demarcación propia" aunque "no supondrá, necesariamente, la supresión de los municipios que la integren"(Art.40-1) y también "reconocer personalidad jurídica a la parroquia rural"(Art.40-3).

Parece pues evidente y resulta un hecho sobradamente conocido que en Galicia la parroquia constituye la célula indiscutible de la sociedad rural diseminada o dispersa en núcleos muy pequeños. Y a ellos nos referiremos muy brevemente ya que no por conocidas dejan de ser destacables las características esenciales de este tipo de poblamiento pro

pio de nuestra región y que le confiere una singularidad innegable dentro de los tipos de ocupación del territorio en nuestro país.

La parroquia es definida por Fariña Jamerdo (5) como "una agrupación natural de personas unidas por el vínculo de vecindad y asentadas en un territorio claramente delimitado y con una serie de prácticas comunitarias"; reconoce su pervivencia, "pese a que nunca haya tenido un reconocimiento expreso en la legislación local", y su sentido territorial, económico, fiscal, religioso, social y administrativo. Dentro de esta estructura parroquial, según distintos esquemas de asentamientos, se localiza la población dispersa variando en las distintas zonas pero respondiendo a la tipología definida por Niemeier (6): La propuesta de Niemeier a pesar del tiempo transcurrido todavía se mantiene vigente, salvo detalles, para numerosos autores. Es una clasificación fundamentalmente morfológica y se trata de un verdadero clásico entre las explicaciones del asentamiento rural gallego. Veamos pues su tipología que distingue:

1) Aldea cerrada con caserío denso. Las aldeas cerradas, según este autor, se caracterizan por una planta irregular. Las casas o granjes se constituyen en apretadas manzanas, las calles transversales son estrechas y los espacios destinados a corrales y huertos tapiados son pequeños.

2) Aldeas con caserío claro. En éstas, se encuentran huertos, patios o corrales abiertos, incluso pastizales y tierras de cultivo dentro de la aldea, pero cada trozo de te

rreno está tapiado, lo que no ocurre en los caseríos.

3) El caserío. Abarca sólo unas pocas granjas y tienen, por lo general, un origen común al aprovechar una hondonada o un arroyo, y sus construcciones se encuentran bastante separadas. Por otra parte, establecer una diferencia nítida entre las aldeas de caserío claro y los caseríos es difícil aunque en éstas, con frecuencia, los terrenos no se encuentran tapiados.

4) Aldeas adosadas a carreteras. Son las construidas al lado de las carreteras o caminos, muchas de ellas en época moderna. Generalmente reciben el nombre de Rúa, y las que están próximas a encrucijadas se suelen llamar Cruceiro.

5) Grupo de aldeas. El grupo de aldeas está formado por varias de éstas de los tipos descritos y resulta muy difícil caracterizar el enjambre de habitaciones con aldeas núcleo. El nombre que propiamente llevan estas aldeas es el de barrios, que es la unidad geográfica-humana de las agrupaciones de aldeas, y se encuentran muy próximos. En estas agrupaciones de aldeas, siempre se trata de un complejo de instalación humana que se recorta claramente de unos alrededores vacíos de edificación. En Galicia estas agrupaciones de aldeas constituyen casi siempre una parroquia.

Sobre esta clasificación, Fariña Tojo (7) precisa algunas diferencias de secasa entidad, p. ej. la ausencia de núcleo en las aldeas de enjambre. Sin embargo es de destacar que esta tipología permanece vigente, con la salvedad de la importancia creciente de los núcleos adosados a ca-

rrerteras así como de la localización de un elevado porcentaje de las viviendas en los bordes de éstas.

Que el habitat rural de Galicia destaca por su diseminación - el 66 % de la población en 1970 vivía en núcleos de menos de mil habitantes - es un hecho tan conocido como necesitado de precisiones. Y ello porque muy pocas veces se trata de una clara dispersión. En realidad resulta más preciso hablar de una concentración más o menos laxa en núcleos de población, aldeas casi siempre minúsculas. Al considerar el habitat rural de la región gallega hay que partir de estos pequeños núcleos - lugares o aldeas en la denominación común - de dimensiones, población, número de viviendas y grado de concentración o dispersión, desiguales.

Los Nomenclátor de las cuatro provincias gallegas (8) en 1970 dan un total de 31.695 núcleos de población distribuidos por provincias de esta forma: La Coruña 11.374; Lugo 10.077; Orense 4.160 y Pontevedra 6.111. La superficie media de las parroquias gallegas es de $7,7 \text{ Km}^2$ y su población 687 habitantes en ese mismo año. A partir de los datos registrados en los Nomenclátor citados se obtiene un promedio de 12 parroquias por municipio y 8,4 aldeas por parroquia.

La elaboración de los datos proporcionados por la citada fuente permite afirmar que la aldea gallega es siempre un núcleo de población muy pequeño. En efecto, las aldeas con menos de 50 habitantes alcanzaban en 1970 la cifra de

21.191, es decir, el 66,8 % de todas las aldeas de Galicia. Y si el topa se coloca en los 200 habitantes, el porcentaje se eleva al 95 %.

Pasando de los totales regionales a los provinciales, se observa como en la provincia de La Coruña las aldeas con menos de 50 habitantes representan el 66,6 % del total (como el promedio de Galicia); en Pontevedra el 50 %, en Orense el 53 % y en Lugo el 62,8 % (porcentaje, como se ve, muy superior al regional). Por lo que respecta a las aldeas que no superaban los 200 habitantes, sus porcentajes eran muy similares en las cuatro provincias: 95,3 en La Coruña; 98,4 en Lugo; 91,6 en Orense y 90,7 en Pontevedra.

Las aldeas, distribuidas sobre el territorio con anárquica aperiencia tienen, como es sabido, un fuerte vínculo socioreligioso, económico y geográfico en la parroquia. Esta, unidad de base inframunicipal no reconocida jurídicamente que puede, incluso, estar enclavada en municipio distinto al que pertenece, es el verdadero ámbito cultural y el aglutinante de la sociedad rural.

El paísano conoce y distingue perfectamente la aldea y su nombre, y la parroquia a la que pertenece trátase o no de un núcleo de población de cierta entidad. En algunos casos el templo parroquial se encuentra en una situación más o menos central respecto a todo el territorio de la parroquia (9). Según Lisón Tolosa "el término genérico vacío denota un conjunto de atributos o características determinadas por la situación geográfica momentánea de la persona

que pronuncia la palabra. La denotación primera, e ínfima en cuanto a grado de intensidad, es la de pertenencia a un mismo Ayuntamiento. Por otra parte, esta denotación tiene la extensión máxima: incluye las subclases de veciño de parroquia o veciños de lonxe o parroquianos y de veciño de lugar o veciños de veira. La denominación de veciño de parroquia tiene una extensión media, ya que abarca la subclase mínima veciño de lugar. La extensión de esta última es la menor, pero su intensidad es la máxima, mientras que la parroquial sigue siendo media" (10).

Para finalizar y por lo que se refiere a otras divisiones político-administrativas en que se encuentra dividida Galicia, diremos que en La Coruña se hallan las sedes de la Audiencia Territorial y la Capitanía General de la 8ª Región Militar. La región gallega está encuadrada en el Departamento Marítimo del Cantábrico que tiene jurisdicción desde el Río Bidasoa hasta el Miño y cuya Capitanía General se encuentra en El Ferrol.

Otras divisiones administrativas son la eclesiástica y la universitaria. Eclesiásticamente Galicia forma una Archidiócesis cuya sede es Santiago de Compostela de donde dependen las Diócesis de Mondoñedo-El Ferrol, Lugo, Orense y Tuy-Vigo, si bien una pequeña parte de la provincia de Orense está adscrita a la Diócesis de Astorga. En Santiago también se encuentra la sede del Distrito Universitario.

Por último diremos que lingüísticamente el idioma gallego traspasa sus fronteras geográficas, para ser hablado en

la parte occidental de Asturias colindante con la provincia de Lugo, todo el Bierzo hasta cerca de Ponferrada, los valles de Ancares y Finollado, con el de Burbia, en León y en ciertas zonas limítrofes de la provincia de Zamora.

11.3.1. Galicia autonómica

En sentido estricto, autonomía es la propiedad que conviene a las unidades inferiores de un Estado - federal o autonómico-regional - por las que éstas gozan de cierta independencia con respecto al poder central en el orden legislativo o administrativo para los asuntos locales. Es preciso distinguir la autonomía de la mera descentralización administrativa que se da en el Estado unitario, en virtud de la cual se le concede a las administraciones locales la facultad de aplicar las leyes que emanan del poder central.

En España se han experimentado dos modelos: el federalismo en la Primera República y el denominado Estado Regional en la Segunda República. El primero derivó en excesos cantonalistas que lo hicieron prácticamente inviable. El segundo diseñó un Estado en el que la autonomía se entendía como excepción aplicable a Cataluña, al País Vasco y Galicia, en base a las reivindicaciones planteadas desde estas comunidades.

Con la superación del anterior régimen, basado en la centralización, afloraron las demandas de autonomía de los diferentes pueblos de España. Para satisfacerlas, y en espera de que las Cortes Generales elaborasen la Constitución, se arbitró en primera instancia un sistema sui géneris consistente en la generalización de los regímenes preautonómicos. El Ente preautonómico carece de potestad legislativa, pero gestiona las transferencias conferidas por la Administración central.

La Constitución de 1978 en su artículo 2 "reconoce y garantiza el derecho a la autonomía de las nacionalidades y regiones (que integran la Nación Española) y la solidaridad entre todas ellas". Más adelante, en el Título VIII ("De la Organización Territorial del Estado") en relación con las Disposiciones Transitorias Primera y Segunda, se prevén diferentes vías de acceso a la autonomía dejando en status privilegiado a "los territorios que en el pasado hubiesen plebiscitado afirmativamente proyectos de Autonomía y cuentan, al tiempo de promulgarse esta Constitución, con regímenes provisionales de autonomía". Es decir, Cataluña, País Vasco y Galicia.

La andadura autonómica de Galicia se inicia el 11 de octubre de 1977, cuando la Asamblea de Parlamentarios de Galicia tomó por unanimidad el acuerdo de solicitar el régimen preautonómico. El 16 de marzo de 1978 tal demanda se ve satisfecha con la publicación en el BOE del Real Decreto mediante el que se aprueba la concesión del régimen

preautonómico a Galicia.

Después se dan los primeros pasos hacia la consecución de la autonomía definitiva a través de la elaboración y discusión de distintos proyectos de Estatuto. Así, el Estatuto de los 16, fruto del acuerdo de fuerzas políticas parlamentarias y extraparlamentarias, queda ultimado en abril de 1978, aunque posteriormente este texto sufre una revisión en la Asamblea de Parlamentarios antes de ser presentado al presidente del Congreso de los Diputados el 28 de junio de 1979. El Estatuto recibe más de cuatrocientas enmiendas y, tras complejas vicisitudes, es aprobado el 22 de noviembre de ese año con los votos de UCD solamente.

Tras un impasse que dura prácticamente un año y luego de un pacto de reforma que rectifica los aspectos más conflictivos de la carta magna de la Autonomía gallega, el Estatuto se somete a referéndum el 21 de diciembre de 1980, resultando aprobado de jure ya que de hecho la abstención fue escandalosa. Galicia se constituye así en la tercera comunidad autónoma de España, exactamente el día 28 de Abril de 1981. La segunda fase del proceso comienza con las elecciones al Parlamento gallego, celebradas el 20 de Octubre de 1981.

Se puede decir que el Estatuto es una ley a través de la cual la comunidad a la que se ha conferido el derecho a la autonomía autoorganiza institucional y legislativamente las capacidades y poderes que le otorga la Constitución del

Estado. El Estatuto vendría a cumplir, con respecto a la nacionalidad o región afectada, idéntica función que la Constitución en relación a todo el Estado. La Constitución española establece, en su artículo 81, que los Estatutos de Autonomía tienen rango de Ley Orgánica. El artículo 147 regula el contenido de los textos autonómicos, indicando que deben comprender: La denominación de la comunidad de que se trate, la delimitación de su territorio, la denominación, organización y sede de las instituciones autonómicas y las competencias asumidas en el marco constitucional, así como las bases para el traspaso de los servicios correspondientes.

El Estatuto gallego de 1981 es el segundo en la historia de Galicia, ya que el 28 de junio de 1936, estando vigente la Constitución republicana de 1931 en la que declaraba que España se constituye en Estado integral (Art.12), fue plebiscitado con éxito el primer texto autonómico, aun que las circunstancias bélicas de nuestra guerra civil impidieron su desarrollo. Sin embargo, los antecedentes estatutarios hay que empezar a investigarlos en el proyecto elaborado por el Partido Federal en 1887 y en posteriores tentativas que, si bien coincidían en la demanda del autogobierno para Galicia, se diferenciaban por el marco estatal que definían y por el maximalismo o pragmatismo.

En cuanto al Parlamento y la Xunta, podemos decir que si ésta es el poder ejecutivo, el Parlamento autónomo ostenta la potestad legislativa en el ámbito de la Comunidad

Autónoma gallega. La principal singularidad del Parlamento gallego en su aspecto formal, con respecto a lo que sería su equivalente en el plano nacional las Cortes Generales, es que el órgano legislador de Galicia tiene estructura unicameral, mientras que, como es sabido, las Cortes Generales se componen del Congreso de los Diputados y del Senado. Las funciones del Parlamento gallego se regulan en el artículo 10 del Estatuto. Las más importantes son el ejercicio de la potestad legislativa de la Comunidad Autónoma, el control de la acción ejecutiva de la Xunta, la elección del Presidente, la solicitud al Gobierno de que se adopten proyectos de ley y la presentación ante la Mesa del Congreso de proposiciones de ley, y la designación en cada legislatura de los senadores representantes de la Comunidad Autónoma.

El artículo 9 del Estatuto de Autonomía establece: "Los poderes de la Comunidad Autónoma se ejercen a través del Parlamento, de la Xunta y de su Presidente". El Gobierno gallego se compone de un presidente, uno o más vicepresidentes y los consejeros o conselleiros, y responde políticamente ante el Parlamento. Hay que señalar, sin embargo, que la Ley Orgánica para la Armonización del Proceso Autonómico (LOAPA) regula aspectos relativos a la composición de los gobiernos autónomos, limitando el número de sus consejeros. El artículo 7 del Real Decreto Ley sobre Autonomía transitoria para Galicia señalaba las competencias de la Xunta preautonómica, que eran: elaborar y aprobar las

normas de su régimen interior, integrar y coordinar las actuaciones y funciones de las Diputaciones Provinciales "en cuanto afecte al interés general de Galicia", gestionar y administrar las funciones y servicios que le transfiera la Administración del Estado y las Diputaciones, resolver sobre aquellas materias cuyas competencias le hayan sido transferidas por las instancias citadas y, por último, proponer al Gobierno central cuantas medidas afectan a los intereses de Galicia. Superado ya el régimen presautonómico, el marco de actuación de la Xunta está definido por el Estatuto de Autonomía. Por su parte el Parlamento autonómico además de su acción legislativa ejerce, como ya hemos indicado, el control de la acción del Gobierno. (11).

En cuanto a la ordenación de temas pesqueros en el Estatuto gallego hay que distinguir tres tipos de competencias, que recogen los artículos 27, 28 y 29 del citado texto: a) Materias que corresponden a la competencia exclusiva de la Comunidad Autónoma; b) Materias que corresponden a la competencia de la Comunidad Autónoma el desarrollo legislativo y la ejecución de la legislación del Estado en los términos que la misma establezca, y c) Materias que corresponde a la Comunidad Autónoma ejecutar tan sólo la legislación del Estado.

Por lo que respecta al primer apartado "corresponde a la Comunidad Autónoma gallega la competencia exclusiva de" "los puertos...no calificados de interés general por el Es-

tado y los puertos de refugio y puertos...deportivos" (Art. 27-9) y "la pesca en las rías y demás aguas interiores, el marisqueo, la acuicultura, ...la pesca fluvial y lacustre" (Art. 27-15). Al segundo apartado corresponde la "ordenación del sector pesquero" (Art. 28-5) y los "puertos pesqueros" (Art. 28-6). Por último, "corresponde a la Comunidad Autónoma gallega la ejecución de la legislación del Estado" en materia de "salvamento marítimo" (Art. 29-3).

La legalidad del Estatuto está ahí y es irreversible, al menos mientras un cambio profundo de la estructura constitucional no se produzca. Por tanto parece que la tarea urgente a acometer es la de capacitar a la Administración regional para las funciones que han de ser realizadas, en ejercicio de las transferencias asumidas. Es evidente que dichas transferencias son de menor entidad y amplitud que las retenidas por la Administración central. De todos modos, en regiones como la gallega, el problema pesquero tiene una trascendencia social y económica de primer orden y al que es preciso dar una respuesta adecuada y urgente. Para dar este paso se requiere una política de promoción incentivada que hasta ahora no se ha visto esbozada siquiera. Otras tentativas se quedarían a la corta en meros escarceos tácticos sin trascendencia positiva.

II.4. Las costas gallegas

Galicia cuenta con 1.195 Km. de costa de los cuales 120 Km. corresponden al litoral lucense, 786 Km. a La Coruña y 289 Km. a Pontevedra, sin contar las costas insulares que suman un total de 114 Km. que, como se observa, casi alcanzan la extensión de la costa de Lugo, provincia que menos litoral tiene excepción hecha de Orense que no posee ningún contacto con el mar. Por el contrario, La Coruña es la provincia gallega con mayor extensión costera de las tres marítimas.

El litoral gallego que se extiende desde Ribadeo hasta La Guardia viene definido, en general, por costas altas y accidentadas que llegan a ser peligrosas por el sinnúmero de escollos, arrecifes y pequeñas islas que las bordean, siendo quizá las más peligrosas de la Península para la navegación por estar azotadas con frecuencia por los temporales del SO. y del NO. acompañados de grandes cerrazones, así como por la también frecuente existencia de nieblas.

De estos y de otros peligros nos habla Alonso Barcón (12) cuando nos dice que en España es de sobra conocida la enorme peligrosidad que encierra la navegación por las costas cantábricas y atlánticas entre Fuenterrabía y Vigo-La Guardia. El litoral gallego - y concretamente el trozo comprendido entre Finisterre y Cabo Villano - es zona de recalada intercontinental. Los peligros que encierran sus costas, constantemente batidas por mares duros del Norte

al Oeste, se ponen de manifiesto cada año con ocasión de un incalculable volumen de naufragios, muchos de los cuales no se deban sino a una deficiente señalización y a la frecuente ausencia de un adecuado balizamiento en un litoral que pasa por ser de los más peligrosos del mundo. No en vano se conoce con el nombre de Costa da Morte a la comprendida entre la Estaca de Vares y la isla de Sálvora. El número de vidas y de bienes perdidos en esa zona es incontable.

Cabría pensar en que el alto riesgo que esas costas encierran es mitigado con el concurso de eficaces medidas de protección al tráfico y de auxilio y rescate del hombre del mar en peligro, como sucede en otros países. Pues bien, no es así. La penuria con que nos movemos en este aspecto es tal que el álvelse quien pueda es frase que para los que naufragan en esas zonas - como en las restantes costas españolas - tiene amarga resonancia. En caso de naufragio quienes se salvan se salvan solos o son recogidos por otro buque que casualmente se encuentra en las cercanías. La ayuda especializada, el salvamento, cuando llegan es ya tarde en muchísimos casos. En estas circunstancias lo raro es que la gente se salve.

Pero por encima de todas las posibles causas de naufragio, prácticamente innumerables, hay que tener en cuenta a la mar cuya fuerza es demasiado a menudo invencible. Una vez desatado un temporal, toda embarcación situada en su zona de influencia verá su seguridad puesta en entredicho. Desde luego, los buques anticuados o erróneamente cargados

y las tripulaciones agotadas o incompetentes llevarán las de perder. Pero conviene tener presente que ante una mar montañosa apenas cuentan los adelantos técnicos ni la fuerza física ni la más alta preparación profesional. En la mayoría de esos casos sólo la suerte es soberana. Todo este abanico de posibilidades, todas estas circunstancias, suponen un elevado grado de riesgo. El propio hombre de mar lo olvida con frecuencia pero lo cierto es que, entre unas cosas y otras, el naufragio pende siempre sobre él como una amenaza constante. Amenaza que no sufren los trabajadores de tierra, por fortuna para ellos.

A pesar de todo lo expuesto, las costas gallegas son, sin embargo, una zona muy frecuentada por la navegación por ser recalada obligada de muchos buques procedentes del Atlántico Norte y Sur, presentando además la ventaja de tener muchas y abrigadas bahías y rías siendo uno de los litorales más favorecidos en lo que a abrigos y fondeaderos naturales se refiere. La acción de los vientos polares y tropicales sobre estas costas pueda decirse que es constante, pues los del NO. al SO. son inflexiones de aquéllos y los del NE. al SE. pueden considerarse como transitorios. En general puede afirmarse que en las dos terceras partes del año reinan vientos de componente norte, oscilando entre los del NE. y el NO.

La mala estación en este costa da comienzo en octubre o noviembre y dura hasta febrero o marzo. Los vientos más temibles y frecuentes son los del SO. y NO. que levantan

mucha mar, dominando los del SO. que predominan duros y ta
naces acompañados de lluvias y cerrazones. Las nieblas son
frecuentes y sobrevienen preferentemente en invierno, con
vientos húmedos y templados, y en verano con vientos del
SO. En las entradas de las rías se presentan con frecuen-
cia en las amanecidas, pero despejan hacia mediodía.

En el semáforo del Cabo Finisterre y a base de las ob-
servaciones de los años 1901-1930 y 1946-1955 se han obser-
vado, como medias anuales, una presión de 1.018,8 milibares,
temperatura media en 14,5a, humedad relativa del 79 %, velo-
cidad media diaria del viento de 23,9 Km/h., con 29 días en
que fue mayor de 55 Km/h., 817 mm. de lluvia anual y, final-
mente, 47 días despejados, 162 cubiertos, 129 de lluvia, 10
de granizo, 16 de tormenta y 88 de niebla, en el conjunto
del año. Estas características del tiempo cambian notable-
mente hacia el sur, ya que en el puerto de Vigo la veloci-
dad media del viento desciende a 8,4 Km/h. con sólo dos
días de velocidad superior a 55 Km/h., y aunque la lluvia
aumenta hasta 1.340 mm. al año, los días despejados anual-
mente suben a 92, los cubiertos descienden a 133 y los días
de niebla son tan sólo 26 con lo que, a efectos de navega-
ción, la mayoría respecto a Finisterre es muy sensible.

La corriente general del Golfo que se dirige hacia el
este del Atlántico Norte, al acercarse a las costas de la
Península se divide frente al cabo Ortegal en dos ramas,
una de las cuales penetra hacia el golfo de Vizcaya y la
otra se dirige al sur a lo largo de las costas española y

portuguesa. A lo largo de la costa, la corriente puede manifestarse en cualquier dirección durante todo el año e tenor de los vientos reinantes. Por término medio, la corriente es menor de seis milles diarias el 34 % de los días y solamente un 2 % de ellos es superior a 24 milles diarias. Con vientos duros del O. en el Atlántico, se presenta frente al Cabo Finisterre y entre éste y Ortegal una corriente muy considerable hacia el E., a la que se ha atribuido una gran parte de los naufragios habidos en esa zona. A veces aparecen en estas costas los hileros de corrientes - fenómeno típico del Estrecho de Gibraltar - que son el resultado del choque de las corrientes de marea con la corriente general que sigue la línea de la costa. Las mareas son bastante sensibles en esta zona, teniendo una celeridad de 4,50 m. en el puerto de La Coruña y 4 m. en las de Villagarcía de Arosa y Vigo. Las corrientes originadas por la marea pueden alcanzar hasta dos milles por hora.

Las situaciones meteorológicas más frecuentes que afectan en general a toda la Península Ibérica tienen todas ellas preponderantemente componente O., que da lugar a que la costa gallega esté sometida a todos los temporales del tercero y cuarto cuadrantes que llegan a atacarla con gran intensidad (13).

Tradicionalmente los 1.195 Km. de costa gallega se suelen dividir en dos grandes sectores claramente diferenciados. El primero es el sector que comprende el litoral que va desde la desembocadura del río Eo y el límite con

Asturias hasta Cabo Finisterre, y que es conocido normalmente por el nombre genérico de Rías Altas. El segundo sector sería el comprendido entre Cabo Finisterre y la desembocadura del río Miño y la frontera con Portugal, o sector de las Rías Bajas.

Sin embargo podemos precisar con más detalle las zonas costeras objeto de esta descripción, con una nueva clasificación que abarcaría cinco específicos grupos de litoral:

- a) Costa de Lugo o zona cantábrica, que comprende desde Ribadeo hasta la Estaca de Vares.
- b) El golfo Artabro, que abarca el litoral comprendido entre la Estaca de Vares y las Islas Sisargas frente al Cabo Adrián.
- c) La Costa de la Muerte, comprendida entre el Cabo San Adrián y Monte Louro en la desembocadura de la Ría de Muros y Noya.
- d) Las Rías Bajas, desde la Ría de Muros y Noya hasta la desembocadura del río Miño.
- e) Las islas.

Así pues, comenzaremos describiendo la costa gallega cantábrica para terminar haciendo unas breves referencias sobre las islas que salpican el litoral de la región.

a) De Ribadeo a la Estaca de Vares.— Comprende desde la desembocadura del río Eo a la del río Ser. Figuren - de Este a Oeste - los Distritos Marítimos de Ribadeo y Vivero que encuadran las Cofradías de Pescadores de Ribadeo, Rinlo y Fez el primero, y las de Burela, San Ciprián, Cillero, Vi

vero y Vicado el segundo. Como queda apuntado, la costa lucense se inicia en la ría de Ribadeo siguiendo una dirección sensiblemente O. hasta llegar a la ría de Foz. Es la zona poco accidentada de Las Mariñas que bien pudiera ser una prolongación del litoral asturiano. Sus accidentes más importantes son las puntas de la Corbera y del Castro. Desde el punto O. de la desembocadura de la ría del Eo - punto conocido por la isla Panche - y en toda la costa hasta Foz (desembocadura del Maeme), por lo batido de la costa, es zona de producción de percebe, langosta, centolla y otras especies afines.

A partir de Pedras Lobas - al Oeste de Foz - la costa continúa siendo rocosa y batida siguiendo una dirección NO. y haciéndose más abrupta y escarpada, pero completamente abierta al mar, hasta llegar a la ría de Viveiro en la desembocadura del río Landrove. El Cabo Burela, la ensenada de San Ciprián con Los Farallones y el Cabo Morás, son accidentes destacados a señalar en esta zona. Burela es base del primer puerto pesquero lucense y entre San Ciprián y Morás se ha instalado recientemente la factoría de Alúmina-Aluminio, el complejo industrial más importante de la provincia de Lugo y quizás de toda Galicia.

Desde el islote De Natos a la isla Coelleira se extiende la ría de Viveiro, la de más posibilidades de riqueza marisquera en la provincia de Lugo. La punta de Faro y la de Fuciño do Porco, distantes entre sí una milla, forman la boca de entrada a la ría que junto a la de El Barquero

constituyen los dos accidentes más importantes de este primer tramo de costa gallega. La isla Coelleira, al N. de la punta Camero o del Embarcadoiro, marca la separación entre estas dos rías. A su vez, la ría de El Barquero marca el límite entre las provincias de Lugo y La Coruña. La parte occidental de esta ría la forma la fachada oriental de una península que, con unas tres millas de longitud, se adentra en el mar hacia el NE. y termina en un frontón de milla y media en dirección SE.-NO. al final del cual se encuentra la alta, escarpada e inabordable punta de la Estaca de Vares, la parte más septentrional de la Península (43º 47' 24" de latitud N.).

Las playas - abundantes, amplias y generalmente de arena fina - se extienden a lo largo de todo este litoral lucense, destacando las de San Cosme; Foz; Ares; Covas y la Abrela en Vivero, y Xilloe y Arealonga en Vicedo, entre otras. Tanto por la configuración de la costa como por las playas y ensenadas, existe en todas las rías de este litoral una importante riqueza pesquera y marisquera.

b) De la Estaca de Vares a las islas Sisargas.- Entre la Estaca de Vares y el Cabo Ortegal se encuentra la ría de Santa Marta de Ortigueira, cuyos accidentes más destacados son las puntas de Campo Torto, Masda, Herboea, Coitalo, las Tres Marías y Bandexa por su vertiente E., la ensenada del Vado o Ladrado en la desembocadura del río Baleo, y las playas de San Martín y Cabalar. Otras ensenadas dignas de mención son las de Caleira, Feás - en la desembocadura

del río Seijo - y la de Mera. Los puertos de Espasante y Cariño - de escaso calado - se encuentran a ambos lados de la ría, continuando la costa hacia el N. hasta la punta Ortabade.

Desde el Cabo Ortegál - agreste y con la escollera de los Aguilones - la costa se inclina hacia el SO. alta y escarpada, prolongándose así en unos veinte kilómetros sin grandes accidentes de importancia, salvo las puntas del Lino, Tifosa, Robalicoira, Gabeira (al S. de esta punta se encuentra San Andrés de Teixido), Terroibe, Candelaria, Muíños y Ardillosa, que son estribaciones de la Sierra de La Capelada, hasta llegar a la ría de Cadeira. La ensenada de Cadeira - que se forma entre las puntas del Castillo y Promontorio - tiene fondos de arena con calados inferiores a los tres metros y se considera que la boca de la ría se encuentra entre las puntas de Serridal y Castrelos. Prácticamente toda la costa, desde Cariño a Prior, constituye un yacimiento natural de percabes cuya captura es fundamental para la vida económica de los pescadores de la ría de Cadeira.

Pasada dicha ría, la costa continúa sin grandes accidentes, excepción hecha de la punta y playa de Frouxeira en Valdoviño, en dirección SO. hasta el Cabo Prior o Prioiro, accidente más característico de esta zona por ser fácilmente reconocible a los navegantes. A partir del Cabo Prior, la costa se orienta hacia el S.-SO. en una longitud de unas seis millas, siendo en general menos escar-

pada y presentando algunas playas, como la de San Jorge y la de Doniños con su laguna. Domina todo este trozo de costa el monte Ventoso, en la entrada a la ría de El Ferrol, que se prolonga hacia el mar formando el promontorio de los Cabos Prioriño Grande y Chico, límite occidental-septentrional de la citada ría.

La entrada a la ría de El Ferrol se configura entre las puntas de San Cristóbal y Coiteledo, extendiéndose unas ocho millas hacia el E., teniendo el canal de entrada 4.000 metros de longitud y 200 m. de anchura, con caledos de 9 m. En la costa N. del canal encontramos la ensenada de Lage y la rinconada de Louzada, separadas por un saliente sobre el que se encuentra el castillo de San Felipe. Desde la punta del Montón se extiende una zona militar hasta el embarcadero de La Graña desde donde se inicia la ensenada de La Melata, con una gran superficie, que queda en seco en parte con fondos de fango blanco. Pasado el puerto, se forman las ensenadas de Caranza - con fondos inferiores a 4,7 metros - , del Montón y de La Gándara, que queda completamente en seco, ocurriendo lo mismo con todo el resto del fondo del seco de la ría, hasta pasado el puente del ferrocarril. Solamente el canal de desagüe del río Jubia queda con agua.

En la margen izquierda, desde la rampa de Perlío hasta la de El Seijo, se encuentra un criadero natural de almejas de producción variable, extendiéndose hasta el veril de los cinco metros. Entre las puntas de Promontorio

ro y Leiras se forma la ensenada de Santa Lucía con una superficie superior a los 300.000 m.², y entre las puntas de Piteira y Redonda se abre la ensenada de Baño de Sebo cuando en ella el río Esteiro que lleva muy poca agua. Al pasar el castillo de La Palme, se inicia la ensenada de Nande que termina en la Puerta de San Martín.

Las 3,2 millas que distan entre punta Coitelada y la punta del Saijo Blanco forman la boca común de las rías de Ares - que se interna en dirección E. y tiene al fondo a Puente deume - y Batanzo - que sigue dirección SE. - , formadas por los estuarios de los ríos Eume y Mandeo respectivamente. Son playas muy concurridas en este sector las de Raso, Cabañas, Miño y Sada, si bien - en general - la ría está muy batida por los mares del NO. con mucha frecuencia en invierno. Mayoritariamente los fondos son de arena y cascajo y van disminuyendo desde 40 metros en la boca, hasta extensos playales que quedan en seco en las bajamareas. El varil de los cinco metros corre, aproximadamente, por la línea que une el puerto de Sada con punta Bañobre. A partir de esa línea, los fondos son inferiores a los tres metros.

Partiendo de punta Coitelada llegamos a la ensenada de Ares que, con media milla de saco y una de abra, está protegida de los vientos del primero y cuarto cuadrante. En ella predominan los fondos de arena fina y toda la ensenada está rodeada de playas siendo, como ya hemos indicado, la de Raso la más importante. Siguiendo la costa,

nos encontramos con la ensenada de Redes, abierta solamente a los vientos del E. La marejada que pueda entrar en ella está amortiguada por el islote Mourón y punta Sabadelle. Si dentro de la misma ensenada seguimos en dirección a Puenteadeume, los fondos son de arena y fango y van disminuyendo hasta llegar a la playa de Cabañas, entre cuyo extremo S. y la otra orilla sólo queda un pequeño canal por donde desemboca el río Euma. Pasado el canal, se encuentra el puerto de Puenteadeume, ensanchándose el estuario del río y formando un playal que queda al descubierto en las bajamareas.

A partir de Punta Lousada, la costa es escarpada hasta punta Corbairros, en donde termina la provincia marítima de El Ferrol y empieza la de La Coruña. Todo el trozo de costa, desde Lousada hasta Bañobre, es muy batido en invierno por los fuertes temporales del NO. En punta Bañobre desemboca el río Bijoy y se inicia la extensa playa de Bañobre que es muy batida y termina en la punta de los Corbairros, donde se inicia una pequeña ensenada en la que se encuentra el puerto de Miño. Desde aquí los fondos son muy pequeños y los playales son casi continuos hasta la desembocadura del río Lambre, que nace en Monfero y recorre 16 Km. Por su parte, el río Mandeo nace en Caba da Serpe y después de recorrer 54 Km. desemboca en la ría formando unas extensas marismas que se extienden desde Betanzos hasta el puente del Pedrido. Pasado dicho puente se forma un seno, en el centro del cual emerge una masa

de tierra y fango que solamente queda cubierta de un modo total en las mareas vivas. Esa pequeña masa de tierra y arena divide el río en dos brazos: el canal principal y el llamado río muerto. Todo el fondo del río muerto y sus márgenes constituyen el mejor criadero de ostras de la ría de Betanzos. Desde el Padrido hasta Sada, los fondos son menores de tres metros y amplias zonas quedan totalmente descubiertas en las bajamareas vivas. Pasada punta Gaboteira se entra en la ensenada de Cirro - más conocida por Lorbé - al fondo de la cual se encuentran las playas de San Pedro y Cirro.

Desde la punta del Seijo Blanco, la costa continúa alta y escabrosa formando el extremo oriental de la bahía de La Coruña, cuyo otro extremo lo constituye la propia península de La Coruña. La entrada de la bahía tiene 2,2 millas entre punta Herminia y Seijo Blanco, internándose tres millas hasta la playa de Santa Cristina por uno de cuyos extremos desemboca la ría del Burgo. Abierta al N. y NO., la costa oriental - en donde se encuentran los pequeños puertos de Mera y Santa Cruz - es alta, escarpada y muy batida. El límite N. de la península de La Coruña lo forma punta Herminia a continuación de la cual está punta Eiras, escabrosa y que sirve de asiento al faro de la Torre de Hércules. A partir de aquí se abre la ensenada del Orzán, de unas 0,8 millas de fondo, en la que están situadas las playas de Riazor y Orzán, muy batidas por los temporales del NO. muy persistentes en esta zona.

En el extremo occidental de esta ensenada aparece el monte e islas de San Pedro y a partir de aquí la costa se dirige hacia el SO. en una longitud de unas tres millas, al final de las cuales se presenta un promontorio alto - Punta Langosteira - que se prolonga con una restinga muy peligrosa para la navegación.

Entre punta Langosteira y punta Atalaya se extienden las playas de Alba, Ucha y Barrañán, apareciendo a continuación las ensenadas de Cayón y el Yunco, el enorme arrenal de Baldayo y las puntas de Nazo, Falcoeira y Lapachán, hasta llegar a la Atalaya de Malpica, pequeño pero escarpado monte avanzado hacia el NE. que forma una pequeña caleta en la que está emplazado el importante puerto pesquero del mismo nombre. A partir de aquí, la costa sigue hacia el NO. hasta llegar al Cabo San Adrián, prolongado con las islas Sisargas en unas dos millas al N. que en bajamar se unen formando una sola isla, y al S. de las cuales puede buscarse abrigo, con poco calado, contra los mares del NO. al NE.

c) La Costa de la Muerte: Desde Cabo San Adrián hasta Monte Louro.- Desde el Cabo San Adrián, la costa se orienta hacia el SO. formando sucesivamente las ensenadas de Bao y Barizo y la punta Nariga, presentándose alta y escarpada. A continuación se forman las ensenadas de Miñones - con la playa del Morro - y de la Barda, que terminan en la punta Eiras, y a unas tres millas de costa acantilada, la punta del Roncudo que constituye el límite N.

de la ría de Corme y Lage en cuyas ensenadas están enclavados los respectivos puertos pesqueros. Entre la punta del Roncudo al N. y la de Lage al S., separadas 2,5 millas, se encuentra la entrada de la ría que está abierta al N. tanto para los vientos, como para la mar que entra libremente. La costa es escarpada y en general muy batida, encontrándose el fondo de la bahía cerrado por un playal que avanza desde el monte Blanco y en cuyo extremo se forma el estuario del río Allones que desemboca por Puentececeo configurando la ensenada de la Insua.

La punta de Lage, como ya queda indicado, forma la boca S. de la bahía y a partir de aquí la costa toma dirección SO. apareciendo a continuación la punta de Catesol y la playa de Trabe, a cuyo final la costa tuerce hacia el O. haciéndose más abrupta y elevada, presentándose la ensenada, playa y puerto de Camelle, punta Lobeira, ensenada del Colludo, Cabo Vao, playa do Trece, Cabo Tosto y las playas de Beira y Bolea, a partir de las cuales se extiende la ensenada y el Cabo Villano o Vilán, promontorio de unos 80 m. sobre el que se asienta el faro del mismo nombre. La costa alta de Cabo Villano desciende de forma rápida para luego ir ganando altura paulatinamente hasta el monte Farelo. Es escarpada y con arrecifes peligrosos, tras la cual comienza la ría de Camariñas, completamente abierta al NO. y por lo tanto muy batida por los mares, con unas dos millas de seco. Casi toda la bahía es de costa y playa brava y con es caso calado, pero dentro de ella se encuentran varias ense

nadas con bastante abrigo, por lo que es un buen refugio para embarcaciones de pequeño porte.

La boca S. de la ría de Camariñas la forma la punta de la Barca en Mugía, y desde aquí hasta el bajo y alargado Cabo Toriñana - o Touriñán - nos encontramos con el Cabo de la Buitra y la ensenada del Cuño como accidentes más destacables. Entre Toriñana y Finisterre cabe citar las playas de Nemiña - en la ría de Lires - y del Rostro, y las puntas das Pardas, Castelo, Arnela y la Neve.

El cabo Finisterre es el límite occidental de la gran abertura de siete millas que ofrece la costa, siendo punto Remedios el límite oriental. En el centro y al fondo del seno que se forma se encuentra la ría de Corcubión. Partiendo del puerto de Finisterre nos encontramos con la ensenada de Lengosteira, cuya costa describe una curva poco pronunciada y constituye un lugar bastante abrigado. A continuación viene la ensenada de Sardiñeiro, que tiene una milla de ebra en la boca y profundiza otra milla al N. siendo sus dos costas - oriental y occidental - casi paralelas, escarpadas y regularmente altas. Pasados los Cabos de la Naza y Cee, nos encontramos con la ría de Corcubión que se interna 2,3 millas y termina en la ensenada de Cee, que queda completamente en seco formando una marisma de arena fangosa llamada la Seca. Por esta ensenada desaguan los pequeños riachuelos Castro y Molino.

La ría de Corcubión está abrigada de los vientos del O. y abierta a los del S. que dejan sentir sus efectos en

el interior de la misma (14). En la costa que sigue hasta Monte Louro, nos encontramos con la ensenada de Ezaro en la desembocadura del río Jallas, las puntas del Fornelo, Puerto Quilmas y Caldebarcos, y la playa de Carnota - con una longitud de más de cuatro millas - hasta llegar a la punta de los Remedios y playas de Susiños, Lariño y Louro.

d) Las Rías Bajas. - Puede decirse, según versión comúnmente aceptada, que donde termina la Costa de la Muerte comienzan las Rías Bajas propiamente dichas. Estas rías son la de Muros-Noya, Arosa, Pontevedra y Vigo. Como caracteramente puntualiza Otero Pedrayo (15), "el hecho y proceso geográfico de las rías concede una singular originalidad a Galicia. El mismo término ría, hace tiempo incorporado al vocabulario científico por el gran geógrafo F. de Richtchoven, pertenece al habla galaico-portuguesa. En sentido estricto - aparte de Galicia - verdaderas rías sólo se producen en Bretaña, Irlanda, el sur de Chile y otros pocos litorales. Son valles hundidos y ocupados en su porción inferior por las aguas marinas a consecuencia de un lento y prolongado movimiento epirogénico negativo. Al moldeado continental se debe su estructura variada, rica en modulaciones, tan favorable al habitat humano. La erosión marina completa y subraya la anterior escultura. Son admirables articulaciones finales de valles - grandes o pequeños - y en ellas logra Galicia sus máximas población y actividades."

"Las grandes rías son bien conocidas: la doble, en dos

ejes de Muros y Noya, las de Arosa, Pontevedra y Vigo, con su único o múltiple sistema de valles afluentes. Las menores son la de Aldán - abierta en la bella península del Morrazo - y la de Bayona de Miñor. En las rías y en su vivencia hay que considerar los estuarios, las formas de las tierras interpuestas, los valles, las islas. El camino que une los últimos puentes de cada río es encantador y de profunda significación histórica. También lo son las poblaciones determinadas por esos puentes, como Pontevedra".

La ría de Muros y Noya - como las demás, de gran riqueza piscícola y marisquera - se abre entre Monte Louro y punta del Castro, sondeándose de 25 a 47 metros, profundidad que disminuye gradualmente hasta quedar grandes zonas en seco durante la bajamar en el fondo de la ría. Dentro de ella se encuentran algunas ensenadas y lugares bastante abrigados. Así, siguiendo la costa desde la entrada N., se encuentra la ensenada de San Francisco con media milla de saco hacia el NO. y el Monte Louro al O. en cuya parte la costa es alta y escarpada. Con una milla de saco, la ensenada de Muros se forma entre Cabo Reburdiño y punta San Antón separadas por más de una milla. En ella se encuentra el importante y típico puerto pesquero del mismo nombre. También separadas por una milla se forma la ensenada de Bornalle, entre punta Freito do Salto y la Isla Cristina. La ensenada de Esteiro se forma entre las puntas de Esteiro y Uhía, apareciendo a continuación la Isla de Creba separada de esta última punta por un canal de unos 200 metros.

Dicha isla, que tiene unos 80.000 m.² de superficie y una altura máxima de 29 metros, es lo bastante grande como para proteger suficientemente toda la costa N. de las fuertes mareas que entran por la boca de la ría. Pasado El Freijo se encuentran las playas de El Freijo y Portosabio, y entre las puntas Arnele y Carreiros se forma la ensenada de Broña por la que desemboca el río del mismo nombre. La costa sigue sin accidentes importantes hasta la cale Bogalleira en la que desemboca un riachuelo que forma un playal de arena de pendiente suave. A continuación se inicia el canal del río Tambre con anchura media de unos 800 metros y que se interna 1,5 millas aproximadamente, quedando en seco en su totalidad durante la bajamar excepto el canal de desagüe del río. A la altura de punta Saíña se bifurca en dos brazos: uno sigue al cauce del río con nueva bifurcación hacia el Puente de Don Alonso y la ensenada de la Sierra de Gutes, y el otro se dirige a Noya.

Pasado Noya entramos ya en la Sierra del Barbanza, península que separa la ría de Muros de la de Arosa. A continuación viene Boa y los puertos de Portosín y del Son, para llegar a la punta y playa de Baroña donde existe uno de los Castros más famosos de Galicia. Playas como las de Queiruga, Juno o Xuño y Las Furnas nos acercan a Corrubedo con sus famosas dunas. El espacio de costa entre la isla de Sálvora y el litoral coruñés puede decirse que es un continuo accidente por la cantidad de islotes y bajos que se encuentran. Las islas de Sagres, Vionta, Erbasa, Noro, Cabañeira

y Cabaceiro, son las más importantes. Además existen muchos bajos, unos que se descubren y otros no, que constituyen una verdadera barrera de unión del arrecife que sale de punta Centoleira, en la costa, y la Isla de Sálvora.

La ría de Arosa es la mayor de toda la costa occidental de Galicia. Desde la entrada, entre las puntas de Falcoeiro y la Con de Agueira, se interna 14 millas al NO. con una anchura variable entre las dos y ocho millas. Esta ría es de la mayor importancia pesquera y marisquera de todas las gallegas, importancia que se puede considerar en su totalidad como una realidad presente pero aún más en su riqueza potencial. En la boca N. se encuentran Aguiño y Santa Eugenia de Riveira, que son los dos puertos pesqueros más importantes de toda esa zona. La ensenada de Riveira tiene 1,5 millas de abra y 1.200 metros de saco, ocupando su fondo casi por completo la playa del Coroso con una extensión de 1,6 millas (16). Pasado Palmeira nos encontramos más al E. la playa y punta de Cabío en la que comienza la ensenada de La Puebla del Caramiñal, parte meridional de una amplia bahía de dos millas de abra - hasta Cabo de Cruz - y 1,2 millas de fondo, muy abrigada y con calados inferiores a los 20 metros, que sólo alcanza en la boca. Desde Cabo de Cruz la costa - con muy poco calado - se dirige milla y media al SE. hasta punta del Chazo. En este punto comienza ya la parte N. de la ría formada por la costa de Souza, playa de Triñanas y punta Piedra Rubia, donde se inicia la ensenada de Rianxo, muy cerrada, con una milla de abra y

1,5 de saco. Tras punta Fincheira - extremo de la citada bahía - la costa continúa con muchos entrantes, pequeñas playas y salientes de piedra, hasta que se entra en la gran ensenada que forma la desembocadura del río Ulla. Al S. de la barra que forma dicho río está la isla de Cortegada cerrando por el N. la ensenada de Villagarcía que se extiende una milla al S. desde Carril hasta punta Ferrazo.

Desde punta Ferrazo la costa forma un amplio seno abierto hacia el NO. hasta el puntal de Las Sinaes, donde se dirige hacia el S. en una longitud de unas tres millas. Pasado el puntal de Las Sinaes aparece Villanueva, a cuyo municipio pertenece la Isla de Arosa cuya costa oriental corre, aunque accidentada, paralela a la costa peninsular hasta la altura de punta Tregove o Tragone. A partir de aquí la costa forma la ensenada de Cambados tras la que se presenta la desembocadura del río Ulla y después la ensenada de El Grove, de tres millas de saco y ancho variable entre una y dos millas, en cuya boca se encuentra la isla de La Toja. Pasada la península de El Grove, la formidable y extensa playa de La Lanzada - de más de tres kilómetros de arena fina - nos señala la ruta de entrada a la ría de Pontevedra, una vez pasado la alta y escarpada costa que va desde punta Fagilda hasta punta Cabicastro, límite N. de la entrada a la ría y cuyo límite S. puede considerarse el Cabo Udra distante 2,6 millas de la anterior.

La ría de Pontevedra está abierta al O. Sin embargo,

la barrera formada por las islas Ons y Onza, con sus escollos y bajos fondos próximos, contiene la mayor parte de los temporales del tercero y cuarto cuadrantes que baten estas costas. La ría se interna siete millas en dirección NE. y en la boca N., a partir de punta Cabicastro, se forma una amplia ensenada hasta punta Festiñanzo, con los puertos de Portonovo y Sangenjo. Esta ensenada, de unas 2,5 millas de abra y 1 de fondo, tiene bastante calado - superior a 20 m. en gran parte de ella - aunque está abierta a los mares del S. que penetran por la boca inferior de la ría. Pasada punta Festiñanzo, la costa se dirige bastante acantilada hacia el NE. sucediéndose diversas playas hasta llegar a la punta del Vixía, en la que comienza la ensenada de Combarro con boca hasta punta Campelo, distante 11,5 millas de la anterior. Entre las puntas de Campelo y de Placeres - distantes una milla hacia el S. - se encuentra comprendida la barra del río Lérez, banco de arena de considerable extensión que limita el acceso al puerto de Pontevedra a embarcaciones de mínimo calado, aunque dicho río está encauzado desde la ciudad hasta su desembocadura.

Ya en la costa S. de la ría, y por tanto en la península de El Morrazo, aparece el puerto de Marín administrativamente unido a Pontevedra. Desde aquí, la costa se dirige hacia el SO., alternando playas y escarpados, hasta la ensenada de Bueu que alberga el puerto pesquero del mismo nombre. Entre Cabo Udra y la punta de Couso se abre, con

una boca de entrada de dos millas, la amplia ría de Aldán. Esta ría se interna 2,5 millas al S.-SE. con bastante cañado - del orden de 30 m. en la boca - pero con el obstáculo de bastantes bajos y abierta al mar del O. A partir de punta Couso, el litoral se dirige hacia el S. en una longitud de 3,5 millas hasta llegar a Cabo Home constituyendo la costa de Soaballa, extenso y elevado frontón accidentado, abrupto e inaccesible, dominado por la altura del monte Facho. En Cabo do Home se considera que comienza la ría de Vigo, cuya amplia bocana hasta Cabo Silleiro está defendida por las Cíes, abruptas islas que constituyen un espléndido rompeolas natural de las mareas gruesas que arbolan los temporales del tercer y cuarto cuadrantes, convirtiendo a la ría en un gran puerto abrigado (17).

Las Rías gallegas constituyen, geológicamente hablando, fosas tectónicas originadas por fallas con direcciones predominantes N.-S. y NE.-SO. Según diferentes autores, se han originado por hundimiento de zonas situadas entre penínsulas intercaladas, dándose posteriormente un hundimiento global de toda la zona ocupada por las rías con subsiguientes invasiones del mar debidas a sucesivos aumentos de nivel. Aunque indudablemente existirán diferencias en el comportamiento hidrográfico, es lógico pensar que todas ellas, dadas sus semejanzas en orientación, profundidad y situación, respondan a un modelo general que podemos ejemplarizar en la más meridional de todas ellas, es la vez que la mejor estudiada de las cuatro existentes: la

ría de Vigo.

La ría de Vigo es un brazo de mar que se interna en dirección E.-NE. en una longitud de 15 millas y se compone, desde el punto de vista hidrográfico-ecológico, más que de dos, de tres partes diferentes: en el fondo la ensenada de San Simón, que constituye una extensa cubeta totalmente cubierta por sedimentos; en ella desembocan los ríos Oitabén y Redondela. Otra intermedia es la situada entre el estrecho de Rande y la línea que une punta Borneira y punta del Molino, y la tercera, casi circular y mucho más amplia, es la limitada por esta línea, ambas orillas y las islas Cíes, que comunica con el mar abierto por tres bocas: la del N. y la del S. - muy amplias - y un estrecho paso - Frau da Porta - que separa ambas islas. Interesa señalar que la boca N. tiene una profundidad media de 23 m. y la S. de 63 m. puesto que es un dato importante a considerar cuando se trate de la circulación estuárica, generalmente de tipo positivo. Indiquemos también que, considerada en su conjunto, la Ría constituye una extensa lámينا de agua que entra más de 25 Km. tierra adentro y que, en su parte media, tiene una anchura de 5 Km. y una profundidad media de 25 m. (18); su mayor angostura se presenta en el estrecho de Rande con 700 m., tras el cual se ensancha nuevamente, para morir en la ensenada de Vilaboa, en la desembocadura del río Oitabén, en Puente Sampayo.

Las orillas de la ría viguesa son accidentadas y cir

cundadas de arrecifes peligrosos, aunque también existen numerosas anseñadas - que sirven de abrigo a las flotas pesqueras - extendidas a lo largo del litoral. El monte Ferro al O. de Panjón y las Estelas y Sertelleiras, arrecifes cercanos a aquél, constituyen el extremo S. de la boca de acceso principal a la Ría. A partir de aquí se presenta la anseñada de Bayona en la desembocadura del río Miñor, totalmente abierta al N., cuyo límite es la punta del Buey, extremidad septentrional de la pequeña península de Monte Real. Desde aquí, la costa se dirige al O. hasta Cabo Silleiro - la punta más occidental de esta zona - a partir de la cual el litoral se encamina hacia el S. muy peñascoso, poco recortado, casi rectilíneo, completamente abierto al mar en una longitud de unas doce millas, y casi inaccesible por los muchos arrecifes que presenta. Cabe señalar el abrigo del puerto de La Guardia, las estribaciones del monte Santa Tecla y la desembocadura del río Miño, difícilmente navegable por la existencia de numerosos bancos de arena en las dos orillas.

Las rías gallegas - como ya hemos anticipado - son valles tectónicos hundidos, de profundidad moderada, que quedaron en seco durante los periodos glaciales en que el nivel del mar descendió considerablemente, como consecuencia de haber quedado retenidas grandes masas de agua en forma sólida en los casquetes glaciares. Por debajo de una capa de 5 a 8 m. de sedimento marino, frente a Bouzas, a un nivel que corresponde a 25-30 m. por debajo del ni-

vel del mar medio actual, se encuentra la transición entre el sedimento marino y el sedimento de playa o terrestre presente localmente cuando el nivel del mar estaba más bajo que el fondo de la ría (MARGALEF, 1956). Desde que el nivel del mar rebasó el nivel del fondo de la ría - después de la última glaciación - las condiciones de ésta no permanecieron uniformes y es muy verosímil que durante un tiempo - hace ahora entre tres mil y cinco mil años - la temperatura del agua fuera más alta que la actual. Indicios de estos y otros cambios se deducen de las características variables del sedimento que se ha ido acumulando hasta hoy.

Las Rías Bajas, excepto la de Muros y Noya, están parcialmente cerradas por una isla o grupo compacto de islas, de forma que la comunicación de la ría con el exterior se hace por dos bocas. La boca N. tiene en todas ellas un umbral de muy poca profundidad - en la ría de Arosa es tan sólo de cinco metros - mientras que la de la boca S. sobrepasa, también en todas, los cincuenta metros. Las corrientes de marea en su tendencia a circular por la derecha, el agua sale preferentemente por la boca N. que sólo permite la salida de agua superficial pobre en nutrientes, mientras que la boca S. no ofrece ningún obstáculo a la entrada de agua profunda.

Por lo que se refiere a la circulación estuárica puede decirse que en todas las rías gallegas hay una entrada de agua dulce por su parte interior procedente del aporte del río. Esta, por su menor densidad, fluye por la parte superficial mezclándose con el agua salada a medida que avanza

hacia la boca de la ría. Por consiguiente hay un transporte superficial de agua salada hacia el océano que viene compensado con la entrada de agua oceánica por el fondo de la ría que se va mezclando verticalmente con el agua superficial que sale. Este modelo se conoce con el nombre de circulación estuárica positiva. En contraposición, hay la circulación estuárica negativa que suele darse en bahías de zonas cálidas y excepcionalmente en determinados momentos y zonas muy limitadas de las rías gallegas. Esta se produce cuando en una bahía la evaporación supera a los aportes interiores de agua dulce y entonces hay una entrada superficial de agua oceánica para compensar el exceso de evaporación y una salida inferior del agua concentrada. Un ejemplo de esta última - en macroescala - es el mar Mediterráneo.

Una comprobación experimental del sistema de circulación positiva la tenemos en las variaciones de salinidad en la superficie y en el fondo observadas frente a la boca de la ría de Vigo. Estas son opuestas a consecuencia de que un mayor aporte de agua dulce produce mayor entrada de agua oceánica, que se traduce en un incremento de la salinidad en la capa del fondo. Las variaciones de salinidad de la capa superficial en la boca de la ría no son siempre producidas por variaciones en el caudal del río, sino también por variaciones en su velocidad de vaciado a consecuencia de que el viento juega un papel importante. Vientos del SO. retienen el agua dulce en el fondo de la ría y un cambio de viento al NE. produce un incremento momentáneo del aporte

de este agua. El viento, por consiguiente, tiene dos efectos que actúan en el mismo sentido: por una parte modifica el aporte de agua dulce que influye sobre el sistema de circulación estuárica producido por cambios de densidad y, por otra parte, produce un empuje mecánico de la capa superficial. Los vientos de componente N. refuerzan por tanto la contracorriente del fondo y llegan a producir un transporte vertical de agua sin mezclar, que en puntos aislados puede llegar a la superficie formando microafloramientos momentáneos. Puesto que estas condiciones sólo se dan en verano, estos puntos se caracterizan por una temperatura y contenido en oxígeno algo más bajo y una mayor visibilidad del disco de Secchi (19).

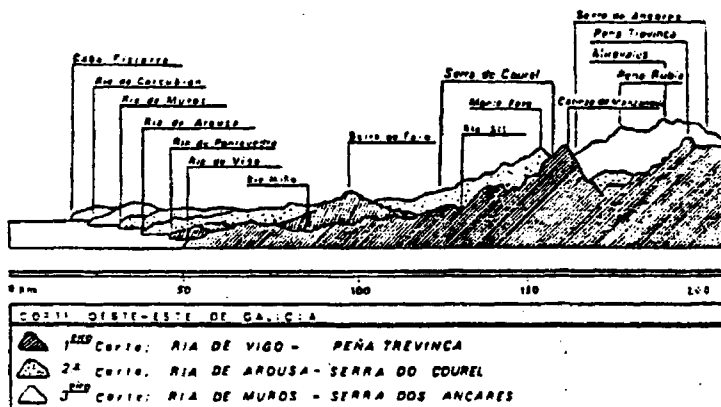
CUADRO 2.5
CARACTERISTICAS DE LAS RIAS GALLEGAS

Ría	Muros	Arosa	Pontevedra	Vigo
Longitud Km.	18	25	23	33
Superficie Km. ²	125	230	145	176
Volumen m ³ . 10 ⁶	2.739	4.335	3.447	3.117
Río	Tambre	Ulla	Lérez	Oitabén
Caudal* m ³ s ⁻¹	23,7	15,3	14,8	13,6

* El caudal es la media anual calculada en función de la lluvia caída en la cuenca hidrográfica.

FUENTE: Margalef/Fraga, 1979.

CORTE OROGRAFICO DE GALICIA



Elaboración Barrio/Merquindey/Iglesias.

e) Las Islas.— Se puede afirmar que a lo largo de toda la costa gallega existen innumerables islas e islotes que en la mayoría de los casos dificultan la navegación y en otros llegan a estar incluso habitadas. Se puede hacer una clasificación puramente discrecional bajo dos criterios distintos: en orden a su tamaño y en orden a su situación. Según sea su tamaño, distinguiremos entre islas mayores e islas menores. Según sea su situación, distinguiremos entre islas interiores, esto es, las que se encuentran situadas dentro de los estuarios y las rías, e islas exteriores, es decir, las situadas fuera de estas demarcaciones. Las islas mayores - que están todas situadas en las Rías Bajas -

son las de Arosa, La Toja y Sálvora, en la ría de Arosa; la de Ons, en la desembocadura de la ría de Pontevedra, y las Cíes en la desembocadura de la de Vigo. La nota común de todas estas islas mayores es que están habitadas casi en su totalidad.

Puede asegurarse que la Isla de Arosa es la más importante de Galicia, ya no sólo por lo que a extensión se refiere, sino también por el número de habitantes. Presenta una forma irregular con una longitud de unas tres millas y se extiende de N. a S. aproximadamente a una milla de distancia de la costa.

La Isla de La Toja - de reconocida importancia turística - está situada muy cerca de tierra firme albergando el hotel-balneario de su mismo nombre. Está unida a la península de El Grove por un puente. La de Sálvora, situada en la boca de la ría de Arosa, es de forma circular aunque algo alargada en sus puntas N. y S., la de Lagos y la de Besugueiros.

La Isla de Ons, ubicada a la salida de la ría de Pontevedra, tiene una configuración alargada en dirección N.-S., siendo la punta do Centolo al N. y la punta de Porta y la ensenada de Ferodento al S. sus accidentes principales. La isla supone un pétreo dique que remanea el oleaje y defiende de vientos la entrada de la ría. Al igual que sus gemelas - las Cíes - Ons presenta una cara abrupta al mar abierto (los nativos isleños la denominan a de fora) y unos suaves declives con abundante arboleda

y vegetación en su vertiente E. (a de terra, también en clave geográfica local). Desde Bueu, en la península de Morrazo, la distancia a Ons se aproxima a las nueve millas y desde Portonovo, en la otra orilla, apenas existen seis. Sin embargo la isla - a illa, en gallego, como es conocida en la costa sin que haya necesidad de incluir su nombre - depende administrativa y vitalmente de Bueu (20). Al S. de Ons se encuentra la isla de Onze, también llamada Onseta.

Las Islas Cíes - Monte Agudo al N. y San Martiño al S. - constituyen una defensa natural de la ría de Vigo contra los temporales del tercer y cuarto cuadrantes. Situada en dirección N.-S. van desde la punta de Pena do Cabelo situada en la Cíes N. hasta Cabo Bico ubicado en Cíes S. El angosto paso de Freu de Porta separa ambas islas.

Las islas menores están constituidas por el resto de pequeñas islas e islotes que salpican todo el litoral gallego, entre las que cabe citar en la costa lucense, Los Farallones frente a la ensenada de San Ciprián y la isla Coelleira entre las desembocaduras de las rías de Vivero y El Barquero. Se asegura que este nombre fue da do por la gran cantidad de conejos que existían - y aun existen - en dicha isla.

Desde Cabo Ortegal hasta Cabo Finisterre nos encontramos con las siguientes islas: la de La Estrella, Casal y Santa Comba entre punta Frouxeira y Cabo Prior; la

de Gabeira, situada al N. de la playa de Doniños; la Marola, en la desembocadura de la ría de Betanzos; las de San Pedro y Redonda al S. de la ensenada del Orzán; las Sisergas - grande y chica - y Malante al N. del Cabo Adrián; la Estrella en la playa de Corme y Centolo de Finisterre frente al cabo del mismo nombre. Desde este punto hasta la desembocadura del río Miño, cabe citar las islas de Lobeira Grande y Lobeira Chica, entre Cabo Finisterre y punta de Los Remedios; las de Sagres, Centoleiras, Vionta y Noro, en la desembocadura de la ría de Arcoas; la de Onza, anteriormente citada, al S. de la de Ons; las de Viñoa, Boeiro, Estelas y Serralleiras a la desembocadura de la ría de Vigo, y las de Insua, Canosa y Ariño en la desembocadura del río Miño.

Por lo que respecta a las islas interiores podemos citar, entre otras, a la isla de San Vicente, situada en la ría de Santa Marta de Ortigueira; la Carboeira en la ría de Betanzos; la Insua en la ensenada de Puentecezo; las de la Creba y Aguisira en la ría de Muros-Noya; las de Rúa, Cortegada y Malveiras en la ría de Arcoas; las de Marma y Turis o Tourisa en la ensenada de El Grove; las de Tambo y San Clemente en la ría de Pontevedra, y las de San Simón y Toralle en la ría de Vigo.

11.5. La plataforma continental

Debemos a José Cornide (1788) el esbozo empírico de la plataforma continental. Un concepto que habían de modelar mano a mano en nuestros días la ciencia oceanográfica y el Derecho internacional público. En el "Ensayo de una Historia de los Peces y otras Producciones Marinas de Galicia", el polígrafo coruñés describe como un tercer plano de la configuración orográfica del país, el zócalo submarino articulado al macizo peninsular.

Todas las flotas que practican el arrastre demersal, operan sobre el espacio de esta modo perfilado. Como si lo adivinara, Cornide situó allí el campo en que ejercitan su industria nuestros pescadores y el teatro de la continua guerra que hacen a sus inocentes habitantes. Pero ha llegado aun a mayores precisiones: una, consiste en colocar a 200 m. la isobeta del fondo pesqueramente practicable; otra, en calcular la anchura de la faja menaurada, a la que atribuye diez o doce leguas. Esta dimensión podría considerarse excesiva como promedio. Sin embargo, la primera conserva validez relativa dado que actualmente los artes trabajan a profundidades mayores. De cualquier modo, uno y otro dato no eran fáciles de determinar, ni aun por aproximación, casi dos siglos antes de que el trawl fuese inventado.

La plataforma submarina de la Península tiene escasa amplitud especialmente del lado oceánico, de mucho ma

yor interés para la explotación que el Mediterráneo, como es sabido. Una media de quince a veinte kilómetros puede proporcionar la imagen aproximada del área arrastrable atlántica que nos ha tocado en suerte. Hasta ahora, el más productivo de los sistemas de captación que utiliza la industria es el arrastre de fondo. De esta modalidad procede la gama de especies más rica en variedad, cuando no en calidad. Parece pues ociosa mayor puntualización para comprender que la plataforma submarina resulta condicionante de la fijación y densidad de recursos altamente valorizados.

No todos los países tuvieron necesidad de superar ese factor limitante para alcanzar un alto desarrollo pesquero. Los que cuentan con fachada costera al Mar Cálido o al Mar del Norte disponen de mesetas submarinas con anchura de 200 o más kilómetros. Para el Canadá la extensión llega a más de 300, a más de 800 en la Patagonia y a más de 1.200 en el Ártico siberiano (21). Tampoco en todos los mares de la superficie del Globo se repiten las condiciones pesqueras del Atlántico norte. Ni aun siquiera en el Pacífico septentrional que sin resultar ni mucho menos desafortunado, no alcance sin embargo en sus aguas la productividad de aquellas de que son vecinos los llamados países occidentales europeos.

Dejemos a un lado zonas que pudiéramos considerar subsidiarias del Atlántico norte tales como los mares de Kara o de Barentz, las proximidades de las Spitzberg, en

la bahía de Baffin, o el estrecho de Davis, aunque todas ellas se vean hoy patrulladas por el pescador occidental. No cabe duda de que partiendo de una línea que por el N. de la isla de Jan Mayen llegaría del Cabo Norte en Noruega a la tierra de Jameson en Groenlandia hasta otra que pudiéramos fijar en el paralelo 30° N., se extiende una zona acuática excepcional desde el punto de vista pesquero. La existencia de plataformas continentales ricas y anchas, la convergencia de corrientes frías y calientes saturadas de las sustancias que requiere la aparición de la vida en el mar, la disposición misma del contorno costero y otras beneficiosas propiedades, fomentan la elevada productividad en esta zona (22).

Por lo que se refiere a la plataforma continental gallega, especialmente rica en mariscos, resulta insuficiente para mantener en constante actividad una flota potente a altos niveles de productividad, por lo que las tareas pesqueras de los barcos gallegos se extienden a otras regiones oceánicas. El problema radica, en palabras de M. Oliver Massutí, director del IEO (23), en que "tenemos una plataforma muy estrecha y, en consecuencia, su producción natural de peces es muy limitada, lo que no permite superar un determinado nivel de capturas, puesto que si se supera - y esto se ha venido haciendo hasta ahora - se llega a una situación de sobrepesca muy peligrosa".

El concepto tradicional de plataforma continental,

como se define a la zona submarina que rodea la costa hasta un límite exterior fijado por la isobática de 200 metros, obligaría en el momento de hablar de cifras, a reducir la superficie del área de trabajo de los pescadores del litoral gallego. Como queda dicho, la plataforma continental en Galicia es muy estrecha, señalando el nivel de sondas de 200 m. el cantil por fuera del cual aumenta rápidamente la profundidad. El veril de 100 m. se encuentra en toda la costa gallega, en general, a distancias que oscilan entre las tres y las seis millas de tierra firme.

Con realismo profesional se puede considerar la plataforma, como al área comprendida entre la costa y la zona abisal, hasta profundidades en las que sea posible extraer peces bentónicos con los medios tradicionales. Bajo este concepto, la superficie de que dispone el pescador gallego para realizar sus actividades profesionales es de 5.300 millas cuadradas, sin entrar en esta relación las Rías - altas y bajas - de Galicia. Al primer golpe de vista esta cifra parece dar idea de una gran extensión, pero solamente corresponde a un cuadrado cuyo lado mida algo menos de 73 millas náuticas. Y la milla, como se sabe, corresponde a un minuto de arco de meridiano, o sea, 1.852 metros.

Los límites de la plataforma gallega son por el E., el meridiano de la medianía de la boca de la ría de Ribadeo (Longitud 7º 2' W.), y por el S., el paralelo de la

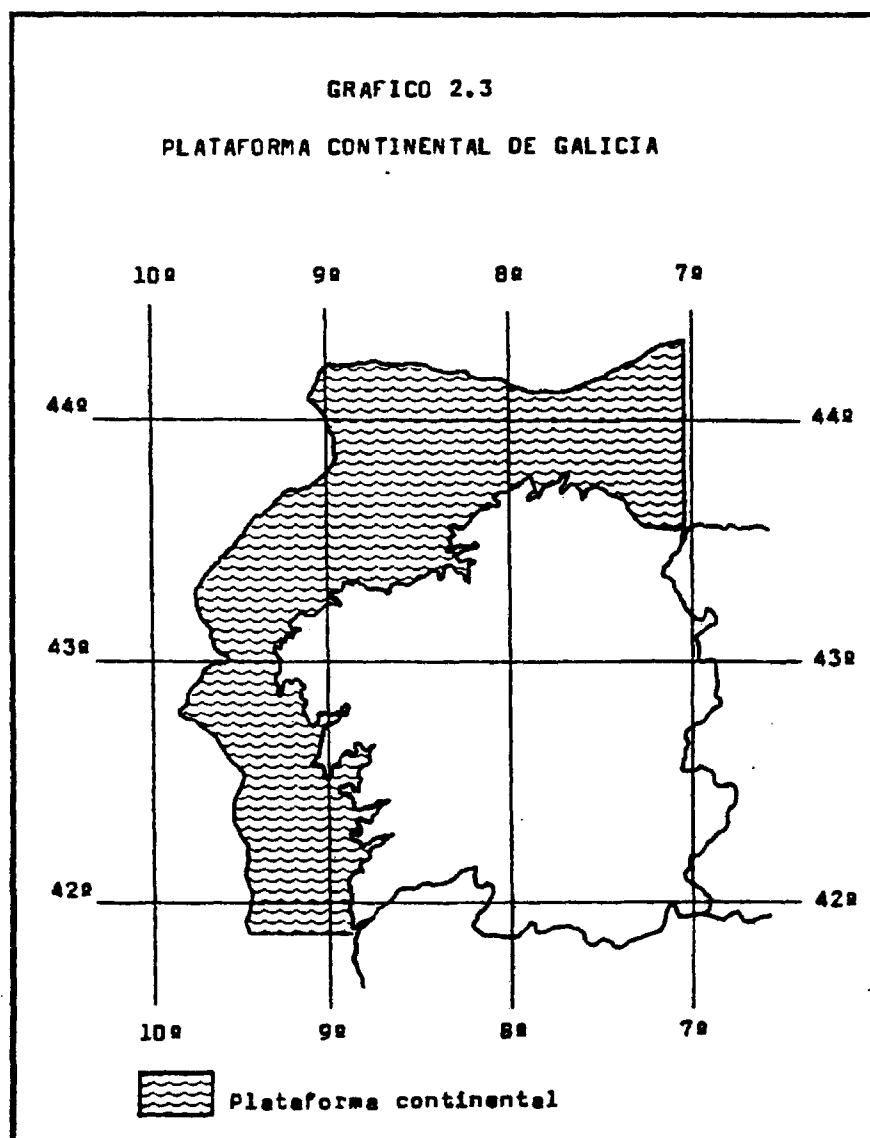
medianía de la desembocadura del río Miño (Latitud 41° 52' N.). El punto más alejado de la costa en el límite de la zona abisal es el que comprende el meridiano de Monte Neme proyectado sobre la playa de Baldayo al E. de las islas Sisargas, y es que la distancia entre dicha playa y la zona abisal es de 56 millas, punto éste que corresponde al puntal del NO. de la Playa Nueva y que los pescadores han bautizado desde hace pocos años con el nombre de La Selva. La parte más angosta corresponde al Pozo de Touriñán, siendo la distancia entre la parte de tierra del Pozo a Cabo Toriñane de once millas y la demora a partir del faro del vértice de 2462, coincidiendo dicho vértice con el paralelo de latitud 43° N. La zona de mayor amplitud de la plataforma corresponde a la comprendida entre los meridianos de punta Candelaria - al N. de Cedeira - y el de las islas Sisargas, mientras que la más reducida está comprendida entre los paralelos de Cabo Villano y de Cabo Finiesterre. La longitud exterior medida sobre la isobática de las 300 brazas es de 245 millas.

En cuanto a la morfología de los fondos diremos que es de arena fina compacta y dura por tierra de las 170 brazas de profundidad y más diluida y fangosa por fuera de esta isobática. Esto por lo que se refiere a la zona arenosa, y es que también abunda el fondo de roca y coral, representando la asociación de ambos un área de 1.360 millas cuadradas aproximadamente, lo que significa el 25 % del total de la plataforma, destacando en esta condición la zona comprendida entre Ribadeo y Cedeira. Al igual que la mayoría de las

plataformas continentales, la zona abisal está formada por fondos de roca y coral, siendo la profundidad media del cinturón rocoso de la gallega de 300 brazas (550 metros).

Para finalizar, diremos que las distancias comprendidas entre los puntos más salientes de la costa hasta el límite máximo de la zona operativa de pesca sobre la plataforma son las siguientes (24):

Boca de Ribadeo	34 millas.	
Punta de San Ciprián	28	"
Punta Estaca de Vares	20	"
Cabo Ortegal	20	"
Cabo Prior	35	"
Islas Sisargas	20	"
Cabo Roncudo	25	"
Cabo Villano	17	"
Cabo Toriñana	11	"
Cabo Finisterre	14	"
Cabo Corrubedo	18	"
Isla de Ons	24	"
Cabo Silleiro	24	"
Boca de La Guardia	22	"



Diseño Eiroa del Río. Elaboración propia.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

1. BANCO DE CREDITO E INVERSIONES
"El desarrollo de Galicia"
Madrid, 1978.
2. Confederación Española de Cajas de Ahorro
"Situación actual y perspectivas de desarrollo en Galicia"
Madrid, 1975.
3. M.Barrio, E. Marguindey, A.Iglesias y F.Pillado
"Xeografía descriptiva de Galicia"
Edicións do Ruedo. La Coruña, 1977.
4. Alfonso R. Castela
"Sempre en Galiza"
Ed. Galiza. Buenos Aires, 1944.
5. J. Feriña Jamarco
"La parroquia rural en Galicia"
Instituto de Estudios de Administración Local (IEAL).
Madrid, 1975.
6. G. Niemeier
"Tipos de población rural en Galicia"
en Revista de Estudios Geográficos Núm. 19. Madrid, 1945.

7. J. Fariña Tojo
"Los asentamientos rurales en Galicia"
Instituto de Estudios de Administración Local (IEAL).
Madrid, 1980.
8. Instituto Nacional de Estadística
"Nomenclator de las ciudades, villas, lugares, aldeas
y demás entidades de población de la provincia de...
La Coruña, Lugo, Orense y Pontevedra"
Madrid, 1970.
9. J.M.Casas, M.R.Miralbes y M.P. de Torres
"Galicia: Mapa e índices de localización geográfica
de sus parroquias"
Departamento de Geografía de la Universidad de Santiago
Santiago de Compostela, 1976.
10. Carmelo Lisón Tolosana
"Antropología cultural de Galicia"
Akai Editor. Madrid, 1979
11. Dossier Galicia
en La Voz de Galicia de 31 de octubre 1981.
12. Alfonso Alonso Barcón
"La condición obrera de los marinos mercantes"
(Aspectos sociológicos del trabajo en la mar)
Akai Editor. Madrid, 1978.

13. Consejo Económico Sindical Interprovincial del Noroeste (CESIN)
"Galicia como solución"
(Estudio de un gran puerto e escala continental)
Santiago de Compostela, 1969.
14. Consejo Económico Sindical Interprovincial del Noroeste (CESIN)
"Plan de explotación marisquera de Galicia"
Santiago de Compostela, 1965.
15. Ramón Utero Padrayo
"Síntesis geográfica de Galicia"
en Los Gallegos, Ediciones Istmo. Madrid, 1976.
16. CESIN
"Plan de explotación marisquera de Galicia", op. cit.
17. CESIN
"Galicia como solución", op. cit.
18. Miguel Alcaraz y Francisco Vives
"La cadena que conduce a los peces y a los cetáceos"
en Estudio y Explotación del Mar en Galicia, Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Santiago de Compostela, 1979.

19. Ramón Margalef y Fernando Fraga
"Las Rías Gallegas"
en Estudio y Explotación del Mar en Galicia, op. cit.
20. Fernando González
"La Isla de Ons: Una comunidad marinera en crisis"
en Triunfo Núm.758 de 6 de agosto 1977.
21. Valentín Paz Andrade
"La marginación de Galicia"
Siglo XXI Editores. Madrid, 1970.
22. Domingo Quiroga
"La pesca de arrastre en Galicia y sus problemas"
Ed. Galaxia. Vigo, 1961.
23. Fernando Giménez
"Nos quedamos sin peces"
en La Voz de Galicia, suplemento dominical Núm.36
de 30 de agosto 1981.
24. Francisco Eiroa del Río
"La plataforma continental de Galicia"
en Industrias Pesqueras Núm.1297 de 1 de mayo 1981.

71.-

III. MARCO ECONOMICO

III.1. Principales causas del atraso económico de Galicia

De Galicia se dice y se ha dicho durante largo tiempo que es una región subdesarrollada o, si se quiere - empleando una expresión más gráfica incorporada recientemente a los estudios regionales - , que es una de las Bolsas de Pobreza que subsisten en España. Y corrientemente se achaca la responsabilidad de esta situación al peso de la agricultura en su economía y a la debilidad de su industria, que provocarían la renta per cápita inferior a la media nacional y el éxodo histórico de su población. Siendo efectiva la presencia de estos factores en el atraso económico de Galicia, difícilmente se los puede considerar como verdaderas causas. En realidad no son más que las manifestaciones de un modelo de desarrollo económico que queda sin explicitar; no son sino los componentes de este atraso, de ninguna manera sus causas. Porque lo que habría que explicar no es la composición de la baja renta por habitante, sino la razón de que en ella intervengan esos componentes, la intensidad con que intervienen y las relaciones que establecen entre ellos.

En concreto, no cabe duda de que la agricultura tiene un peso decisivo en la situación actual de Galicia, pero tampoco ofrece duda que la industria gallega no ha sido capaz de alcanzar un desarrollo significativo como conjunto y mucho menos de convertirse en motor de la economía, aunque esta comprobación es sólo descriptiva. Lo esencial

es saber por qué la industria de Galicia no se desarrolla al mismo nivel que la industria de otras regiones españolas y, simultáneamente, por qué surgen y crecen las ramas industriales que hoy alcanzan una dimensión apreciable y constituyen de hecho la verdadera respuesta industrial en la región al proceso de crecimiento económico español de los últimos años.

En las condiciones históricas presentes parece ser que el eje del desarrollo económico se encuentra en la producción en gran escala para amplios mercados, y la industria fabril es la actividad que por definición responde más claramente a esta lógica de funcionamiento del sistema económico. En este sentido es correcto describir el atraso o llego por la debilidad de su industria y por el peso de su agricultura, pero sería más acertado precisar esta descripción diciendo que la debilidad de la industria reside en su limitada integración en el mercado nacional, de la que únicamente son exponentes algunos establecimientos dispersos, y que el peso de la agricultura, con ser un factor en general importante, se hace determinante en razón de su reducida mercantilización. Para explicar las razones de esta situación sería necesario considerar los factores que intervienen en el desarrollo de actividades económicas integradas en un amplio y único mercado, marco en que se convierte la anterior multiplicidad de pequeños mercados locales o regionales.

La expansión de actividades tradicionales y el surgi-

miento de nuevas producciones mercantiles necesita, en este contexto, unas condiciones mínimas sin las cuales aquéllas difícilmente podrán superar un estadio artesanal y un mercado local y éstas ni siquiera llegarían a nacer o lo harían de manera dispersa gracias a la presencia de algún factor positivo. En términos generales, las condiciones mínimas indispensables serían las siguientes:

1) La posibilidad de acceso a un mercado suficientemente amplio que permita desarrollar una producción en gran escala, con las ventajas que ello supone en cuanto a costes de producción y distribución, en particular para la industria.

2) La disponibilidad de capital en la cuantía suficiente para superar la escala mínima que permita poder entrar en ese mercado amplio y hacerlo en condiciones favorables.

3) La disponibilidad de mano de obra en cantidad y calidad suficiente para desarrollar la producción en gran escala.

La forma en que todos estos elementos operan en la realidad gallega es determinante para su evolución: explica el desarrollo pasado y la situación actual, constituyendo la base para toda previsión sobre el comportamiento futuro.

Durante largo tiempo la estructura de la propiedad de la tierra ha jugado un papel decisivo en el desarrollo económico de Galicia. Se ha erigido, directamente, en el impedimento fundamental para la expansión de la actividad agraria, dándole un carácter de autosuficiencia obligado por la exigüidad de los excedentes de producción y favorecido por la vertebración de un sistema de economía rural que apoya

el funcionamiento de este tipo de actividad agraria. Indirectamente, ha dificultado la aparición de un proceso de industrialización autónoma, impulsado desde Galicia.

Para la economía rural esto ha significado un desarrollo semiautárquico desvinculado en gran medida del mercado nacional. Carente de condiciones básicas para la comercialización generalizada, la economía rural - debido a ello - no ha contado con estímulos fuertes para su transformación y ha permanecido mayoritariamente ajena al desarrollo reciente de la economía española. Toda su capacidad de respuesta a las presiones del mercado se ha centrado en la ganadería bovina, que no por azar ha sido tradicionalmente la única actividad rural productora de excedentes permanentes.

Para la industria - en buena medida integrada en la economía rural - esto se ha traducido en la existencia de un mercado gallego muy estrecho, en la generación de excedentes financieros insuficientes para crear actividades productivas de envergadura, y en la adscripción mayoritaria de la fuerza de trabajo a una actividad de explotación primaria basada sobre todo en la propiedad de la tierra. Es decir, la industria no ha encontrado las condiciones mínimas de mercado, capital y mano de obra para desarrollarse autónomamente en Galicia.

La propiedad de la tierra fraccionada en gran número de pequeñas explotaciones y apoyada en un medio natural relativamente generoso, permite la existencia de una fuerte

producción de autoconsumo organizada en base a la familia. La familia es, en estas condiciones, la unidad fundamental de producción, de organización del trabajo, de distribución del producto y de consumo. Ello determina una fragmentación tal de la actividad económica que el mercado se limita a ser, en buena medida, el lugar de intercambio de pequeños excedentes de producción, originando un bajo nivel de monetización y dificultando seriamente el desarrollo de una producción mercantil generalizada. Por otra parte, la actividad agraria - complementada con toda una gama de actividades típicas de la economía rural - configura un sistema en el cual la población no tiene necesidad perentoria de recurrir al empleo asalariado estable para sobrevivir. Únicamente la población excedentaria, es decir, aquella cuya subsistencia la economía rural no puede asegurar, es periódicamente expulsada dando origen a la permanente corriente migratoria, que con mayor detalle analizamos en otro capítulo. En definitiva, esta estructura unitaria y coherente ha conseguido asegurar su reproducción sin establecer relaciones económicas estrechas con el exterior en lo esencial, abasteciéndose a sí misma de medios de producción y de consumo, y limitándose a un débil intercambio con las ciudades basado sobre todo en la comercialización de excedentes agrarios, pesqueros y marisqueros.

Una economía formada por pequeñas unidades productivas de carácter familiar, autosuficiente en alto grado y, por consiguiente, débilmente relacionada con el exterior, admite

difícilmente las presiones hacia la integración procedentes del sistema económico urbano-industrial basado ante todo en el trabajo asalariado y en el intercambio de mercancías. Y, paralelamente, le impone restricciones limitando los mercados para sus productos, haciendo exiguos los recursos financieros disponibles, abasteciendo parcialmente a las ciudades de productos alimenticios, y rompiendo el mercado de trabajo, esto es, movilizándolo a los trabajadores en función de las debilidades de la economía rural y no según las necesidades del desarrollo urbano. No existe una fuerte presión de trabajadores incapacitados de asegurar su propia supervivencia y necesitados, por consiguiente, de emplearse como a asalariados en las ciudades. La gran masa de la población ru rural mantiene su vinculación principal con la economía agraria y, en general, con la economía rural, no existiendo una presión social sobre la economía urbana comparable con la de otras regiones españolas. Sin mercado interior y sin capitales propios de suficiente entidad, la economía gallega se limita a separar del sistema rural tradicional algunas actividades dispersas y de escasa relevancia global. Únicamente la intervención de factores exógenos vino a imponer una dinámica distinta.

La ampliación y la unificación del mercado nacional, como resultado del desarrollo económico general, constituye una presión potencial cuya materialización en Galicia tropieza con la insuficiencia de los capitales locales. En tales condiciones, la integración de la región en la economía

nacional es impulsada principalmente desde fuera. Tradicionalmente integrada a través de algunas industrias, a través del sistema financiero nacional y a través de las ramificaciones y actuaciones de la administración central del Estado, han sido precisamente éstos los canales principales del proceso de integración. A partir de aquí veremos como procede en eficacia la nueva Galicia autonómica.

Sin embargo, parece que la primera y más lógica vía ha sido la de multiplicar la escala de las actividades tradicionales que han encontrado un mercado nacional más amplio. Esta ampliación, originada por el crecimiento industrial, la elevación general de la renta y la unificación de mercados tradicionalmente fragmentados ha encontrado respuesta en la industria naval, en la industria conservera y en la producción ganadera, por ejemplo, aunque las dos primeras en la actualidad han entrado en una dinámica de crisis generalizada. La segunda vía ha consistido en la implantación de nuevas industrias también orientadas al mercado español con excedentes para la exportación: automóvil, celulosa, tableros aglomerados, aluminio, etc.

En ambos casos el mercado para las producciones es, mayoritariamente, extra-gallego. Pero también la iniciativa lo es, aportando capitales privados de fuera de Galicia o capitales públicos cuyo interés consista en desarrollar actividades plenamente integradas en el conjunto de la economía nacional. Siendo éste el propósito central, para esta iniciativa no tiene especial importancia la integración

de las actividades que desarrolla en el interior de la economía gallega ya que le permite contar con determinados factores favorables y, en la medida en que ello sea económicamente viable, procura completar los procesos de producción conectando estas actividades con otras que se realicen fuera de la región. Reflejo de lo que aquí se apunta es la escasa dinámica intersectorial provocada por el desarrollo industrial reciente: gran parte de los bienes intermedios que esta industria necesita los adquiere fuera de Galicia. Incluso la expansión de la producción ganadera se ha alcanzado con independancia del resto de la economía rural, permitiendo que la agricultura mantenga hasta hoy su estancamiento y su carácter marcadamente autosuficiente.

La incidencia de estos desarrollos en la renta es evidente. Existe hoy, en las ciudades, un mercado de bienes de consumo que no se encuentra en las áreas rurales. Sin embargo, no hay una respuesta industrial a este estímulo en la propia región, hecho puesto de manifiesto por el bajo nivel de desarrollo de la industria gallega de bienes de consumo y por el fuerte componente de éstos en las importaciones de Galicia. Aun con la expansión reciente, el mercado gallego de bienes de consumo no ha alcanzado la dimensión suficiente para atraer capitales industriales de fuera de la región. Los capitales locales, por su parte, parecen encontrar otros factores limitantes que, además, explicarían su comportamiento general. Generados mayoritariamente por un sistema económico como el descrito, los excedentes financieros ga-

llegos son en general reducidos en sus centros de origen - explotaciones agrarias, pequeños establecimientos industriales, etc. - y sólo alcanzan mayor volumen unificándose en el sistema financiero. Llegados a este punto entran en un circuito de carácter nacional, cuya lógica de funcionamiento obedece a las características generales de la economía española antes que a las características particulares de la economía gallega. Unicamente algunos excedentes financieros alcanzan la dimensión suficiente para actuar de manera autónoma como fondos de inversión, y se encuentran con el mercado más dinámico en Galicia en los últimos años, el de la vivienda. El margen de operación en este mercado es suficientemente amplio para atraer a la mayoría de los capitales gallegos y éstos se vuelcan en él dejando de lado otras posibilidades en general menos interesantes, entre ellas la inversión en industrias productoras de bienes de consumo para el mercado regional.

El resultado global de estas distintas formas de actuación es un modelo de industrialización poco dinámico, incapaz de arrastrar tras de sí al conjunto de la economía gallega y de provocar los efectos previsibles de un desarrollo general integrado en la economía nacional. Ciertas actividades efectivamente se integran, pero el modelo tradicional basado en la economía rural semiautárquica sigue vigente y no presenta síntomas claros de liquidación. En suma, esta economía tradicional no se disuelve ni se integra mayoritariamente, no acertando el Estado en este proce

so a generar una dinámica de ruptura del modelo tradicional. Su intervención general está marcada por una concepción industrializadora que en Galicia intenta prolongar el modelo aplicado en otras regiones, chocando con las particularidades de la economía gallega ya descritas. Su actuación como agente productivo directo no hace, en general, más que sostener el modelo de desarrollo prevaleciente. Y su papel como creador de infraestructuras y suministrador de servicios comunitarios se ve seriamente afectado por la estructura socioeconómica gallega, de forma que sin romper el sistema tampoco acierta a favorecer un cierto grado de integración de la economía rural ni una dotación de servicios que responda a las peculiaridades de ésta.

Todo el sistema de infraestructuras, equipamientos sociales y servicios comunitarios de Galicia es el reflejo del modelo de desarrollo económico de la región, pero es también un factor condicionante de su comportamiento. Si se considera a Galicia como un todo, la dotación de infraestructuras y servicios sociales es baja, en promedio inferior a la de otras regiones españolas, pero en cuanto se observa su distribución en el territorio se constata que hay una fuerte concentración precisamente en las áreas de mayor desarrollo urbano-industrial más vinculadas al sistema general de la economía nacional. En las áreas rurales faltan infraestructuras y equipamientos mientras determinados servicios no existen. Y es que la organización de la sociedad rural gallega rompe los esquemas habituales de intervención

en estos campos e impone a un sistema, concebido para servir a poblaciones y actividades económicas relativamente concentradas, la exigencia de atender a las necesidades de una población y un aparato productivo extraordinariamente disperso.

En tales condiciones, sería necesario contar con una red de infraestructuras, equipamientos sociales y servicios comunitarios muy extendida para servir a poblaciones y actividades de escasa densidad en comparación con lo que es usual en las áreas urbano-industriales. No sólo la concepción previa sino también los costes que esto supone hacen imposible tal forma de actuación, de manera que el Estado intenta poner en práctica un sistema de concentraciones parciales aplicado en otras zonas rurales del país: es el método de las cabeceras de comarca y los núcleos de expansión. Aunque en principio este sistema esté bien diseñado, resulta evidente que la dispersión en la Galicia rural es de tal magnitud que este procedimiento no cubre las necesidades de la población y de las actividades económicas, produciéndose una carencia generalizada muy parcialmente compensada por actuaciones de tipo individual o de pequeñas comunidades. El sistema de infraestructuras y servicios que así se crea no sólo no cubre las necesidades de la sociedad rural, sino que tampoco contribuye a sacarla de su aislamiento ni a darle un soporte que le permita superar su condición de economía fragmentada. En definitiva, este sistema básico tiende más bien a preservar la economía rural como realidad dife-

renciada, escasamente vinculada con el exterior y desprovista de los apoyos necesarios para integrarse internamente y mejorar las condiciones de vida de la población.

Para finalizar, diremos que desde el punto de vista de la política económica general del Estado, los efectos sobre el desarrollo de Galicia son difíciles de precisar sin un estudio pormenorizado. Las políticas de precios, tributaria, de exportaciones e importaciones, de cambios internacionales y otras, indudablemente influyen sobre la evolución de la economía gallega. Sin embargo, sus propósitos no residen específicamente en la obtención de determinados resultados sino en condicionar u orientar comportamientos en el conjunto de la economía española, de forma que sus efectos sobre Galicia son, más que nada, resultados espontáneos cuya valoración debe hacerse desde esa óptica. En estas condiciones, únicamente cabe constatar que la intervención del Estado a través de la política económica no ha tendido a - o no ha podido - romper la dinámica del desarrollo gallego que se ha puesto en evidencia, siendo probablemente necesario - y posible - en el futuro acercar las medidas de política económica general a los problemas específicos de la región.

III.1.1. Problemas estructurales

La estructura económica de Galicia y su forma de inser

ción en la economía nacional determinan los grandes problemas de la región. El bajo nivel medio de la renta, muy directamente asociado a las condiciones materiales de vida, y la importante emigración constituyen las manifestaciones más notables de la problemática gallega. Detrás de estas manifestaciones conocidas se mueven múltiples problemas menos aparentes, menos generales, pero que reflejan más directamente las deficiencias del modelo económico gallego. En este segundo plano es posible identificar tres grandes órdenes de problemas:

- a) Los que se plantean como conflictos entre la economía tradicional gallega y las formas modernas de integración en la economía nacional.
- b) Los que se originan en el aprovechamiento de los recursos naturales de la región.
- c) Los relacionados con las formas de actuación del Estado.

El primer orden de problemas se encuentra en la base del funcionamiento de todo sistema, de forma que su análisis es en gran medida el más significativo. El segundo pone de manifiesto tanto el insuficiente aprovechamiento de determinados recursos naturales como los conflictos suscitados entre posibles aprovechamientos alternativos. El tercero incide en el papel que en relación con la problemática general de Galicia y con los órdenes de problemas precedentes le cabe al principal agente institucional dotado de capacidad para intervenir en la realidad gallega sobre temas de real impor-

tancia. Pero analicemos con más detalle estos tres bloques de problemas:

a) Conflictos entre la economía rural y la integración en la economía nacional.- La principal línea conflictiva en este punto se plantea en torno a las limitaciones que la economía tradicional impone al desarrollo de una economía moderna integrada en el mercado nacional. La presencia de la economía rural con las características anotadas limita al desarrollo interno espontáneo de un aparato productivo moderno, sobre todo industrial. Como consecuencia, deja los impulsos de modernización e integración a la iniciativa de agentes económicos exteriores, que actúan en el medio gallego con objetivos propios de la moderna economía industrial del resto de España. Esto se traduce en el aprovechamiento de determinadas condiciones naturales del territorio gallego y en la utilización de recursos humanos disponibles en la región.

Las formas específicas de este modo de modernización e integración en el campo industrial son principalmente dos. De una parte, el impulso dado a algún sector tradicional en Galicia - p. ej. pesca-industria conservera, ganadería-industria lechera - es tan restringido que se limita casi estrictamente al sector sin desencadenar un verdadero proceso de industrialización. De otra parte, la implantación de grandes establecimientos industriales con carácter de enclaves, limitados a exportar productos de primera transformación o productos terminados, cuya cadena de producción

sólo cuenta con un eslabón o poco más en Galicia. Estas formas de industrialización, parte esencial de las formas de modernización y de integración de la economía gallega en la economía nacional, responden en gran medida a las limitaciones impuestas por el paso y por el carácter de la economía rural contribuyendo al mismo tiempo a que ésta perdure. De hecho, son las formas de integración que pueden darse sin romper el sistema económico rural, de manera que los condicionantes últimos se mantienen invariables y favorecen la reproducción del modelo de integración referido.

Así, en el campo de las relaciones económicas los conflictos se materializan en dos sentidos. En primer lugar, la subsistencia de la economía rural dificulta la integración y le otorga el carácter disperso y puntual ya explicitado, impidiendo su conversión en el motor general de la economía gallega. En segundo lugar, las formas de integración no sólo no consiguen arrastrar al conjunto de la economía regional, sino que tampoco generan un proceso de transformación estructural capaz de vencer el freno de la economía rural e integrarla al sistema general de la economía nacional. En consecuencia, la resolución espontánea de los conflictos entre la economía tradicional y la integración en la economía nacional toma la forma de un desdoblamiento en el cual cada parte, sin establecer relaciones amplias con la otra, contribuye a mantener el modelo, asegurando la subsistencia de la economía rural y reforzando la tendencia a la integración como fenómeno parcial que involucra sólo a determinadas acti

vidades industriales y a otras subsidiarias, o dicho de otra manera, que no hay en el propio modelo de desarrollo económico de Galicia impulsos capaces de romper sus limitaciones y generar una dinámica de crecimiento amplia y sostenida.

Esto tiene, como efecto de primera importancia, el de mantener una proporción considerable de la población en actividades de muy baja productividad, implicando para el conjunto de la economía gallega un claro desperdicio de recursos humanos. Consecuencia directa de ello es la reducida renta por habitante, como también lo es la propia emigración, puesto que cada persona activa produce un excedente físico insuficiente para sostener a la población que crece vegetativamente. Únicamente una fuerte elevación de la productividad por persona ocupada puede originar una mayor renta por habitante y un excedente de producción suficiente para hacer frente al crecimiento vegetativo de la población. Y esto sólo es posible merced a un mayor desarrollo industrial y a una modernización de la economía rural, ambos procesos fuertemente ligados a la transformación de la estructura agraria.

b) Problemas asociados al aprovechamiento de los recursos naturales.- En este tema cabe distinguir dos órdenes de cuestiones. De una parte está el nivel de aprovechamiento de los recursos naturales por parte de las actividades económicas existentes. De otra parte están los conflictos entre posibles aprovechamientos alternativos.

El deficiente aprovechamiento de los recursos encuentra diversas expresiones. La economía rural, por su organización, es incapaz de extraer de la naturaleza rendimientos óptimos o por lo menos más aproximados a las potencialidades conocidas. La riqueza forestal la explota muy marginalmente, habiéndose limitado tradicionalmente a un aprovechamiento artesanal coherente con su carácter general. La potencialidad agrícola del suelo se ha limitado a explotarla en un sentido casi absolutamente extractivo, poniendo en práctica algunas innovaciones técnicas parciales destinadas a elevar rendimientos con un objetivo de mera supervivencia. Desde el punto de vista de la irrigación, ha optado mayoritariamente por confiarse a la favorable pluviometría de la región, recurriendo en ciertos casos sólo a procedimientos artesanales de regadío artificial y desaprovechando los cuantiosos recursos hídricos disponibles.

Hasta fechas muy recientes, y todavía hoy, los recursos naturales han sido poco aprovechados en el campo industrial. Sólo muy recientemente ha comenzado a merecer atención la riqueza forestal, alcanzando su explotación actual una proporción reducida de la potencialidad real. Sin embargo, este es un terreno en el cual proliferan últimamente las iniciativas, lo que hace pensar que en el próximo futuro habrá un aprovechamiento más acorde con los recursos disponibles. La riqueza minera, en cambio, ha pasado casi totalmente desapercibida, apareciendo prácticamente como única excepción el aprovechamiento del lignito. Existen yaci-

mientos conocidos que podrían servir de base a una actividad productiva importante, pero las condiciones del desarrollo económico gallego no han dejado hasta hoy margen a tales iniciativas. Por último, el litoral gallego tiene posibilidades poco aprovechadas hasta hoy, particularmente en el terreno turístico y en la explotación industrial de las facilidades que en materia de acuicultura ofrecen las numerosas rías. Todo esto, determinado por un modelo de desarrollo que se caracteriza por la escasa dinámica del capital gallego y por la dinámica autónoma del capital exterior, tiene su prolongación en que la limitada explotación de los recursos naturales se acompaña de una insuficiente o nula transformación de los productos primarios.

A pesar del aprovechamiento reducido de una parte importante de los recursos naturales gallegos y de que otros muchos permanecen inexplorados, se suscitan frecuentes conflictos entre aprovechamientos alternativos. Como regla general, aunque existen contadas excepciones, los aprovechamientos que forman parte de la dinámica de integración en la economía nacional terminan por imponerse sobre los que interesan al sistema económico rural tradicional. Es el caso, por ejemplo, de la utilización de los recursos hidráulicos, en la que no sólo se impone el uso como fuente energética y para el abastecimiento de ciudades e industrias, sino que además dicha utilización supone el anegamiento de importantes superficies de tierras agrícolas. Es el caso, también, de la disputa de la riqueza marina del litoral entre las flotas

industriales y los pescadores artesanales, que siempre supone perjuicios graves para estos últimos. Es el caso, en tercer lugar, de los usos alternativos de las zonas costeras, en que la riqueza marina que sirve de base a la economía rural costera es afectada por emplazamientos industriales y turísticos. En cuarto lugar, es el caso de enclaves industriales que destruyen riquezas agrarias o las reducen sensiblemente, poniendo en peligro a determinadas secciones de la economía rural sin romper las bases de existencia del sistema rural en su conjunto: vía ocupación del suelo, contaminación del agua y del aire, etc. Por último, la construcción de infraestructuras principalmente orientadas a asegurar las relaciones internas del sistema urbano y la integración de su economía en el mercado nacional plantea numerosos conflictos desde el punto de vista del uso del suelo y de la ruptura parcial del sistema rural en su estructuración económica tradicional.

c) Problemas relacionados con las formas de actuación del Estado.- El Estado, en parte espontánea y en parte deliberadamente, tiende a intervenir en cualquier medio con la finalidad de favorecer la ampliación y la unificación de la economía de mercado, y lo hace en base a unas formas de actuación caracterizadas, consecuentemente, por su concentración. Esto le lleva, incluso por su misma organización, a actuar con preferencia en espacios territoriales densamente poblados y con implantaciones económicas de cierta entidad, a fomentar el desarrollo de actividades

económicas de tamaños relativamente grandes y claramente integradas en el mercado, y a asumir él mismo la realización de proyectos industriales en este sentido.

Esto, en Galicia, tiene efectos muy particulares. La política de fomento y la intervención directa en el campo productivo alienta la dinámica de integración, dejando prácticamente fuera de su órbita de actuación a la economía rural. En materia de infraestructuras y equipamientos se vuelca en el apoyo a las poblaciones urbanas y en la dotación de bases de sustentación a la economía industrial integrada, favoreciendo a ésta en su proceso de integración con la economía nacional. Dichas formas de actuación se traducen ante todo en un marcado desequilibrio entre las acciones en las áreas urbanas y en las infraestructuras de relación con el resto de la península, de una parte, y en las acciones encaminadas a favorecer a la población y al aparato productivo rurales, de otra. Ello permite e incluso estimula el desdoblamiento de la economía gallega en un sistema económico tradicional, rural, que conserva sus rasgos esenciales y, sobre todo, mantiene su aislamiento frente al resto de la economía española, y una economía relativamente dinámica y claramente integrada en la economía nacional, sin duda más vinculada a ésta que a la economía rural gallega.

En principio es claro que el Estado no persigue aislar al sistema económico rural, ni siquiera prolongar su aislamiento tradicional. Sin embargo, sus formas de actua

ción permiten en parte la pervivencia de las condiciones estructurales que dificultan la integración de la economía rural y que hacen parcialmente inadecuada a esta realidad la propia actuación del Estado. Quiere esto decir que su acción se encierra en un círculo vicioso únicamente roto de manera parcial por actuaciones aisladas. Sin romper la lógica económica fundamental, dichas actuaciones tienden a superar o a paliar situaciones socialmente insostenibles.

Esto lleva a la necesidad de redefinir la acción del Estado en Galicia. Poca duda cabe de que esta redefinición no pueda pasar por un intento mecánico de responder a la realidad rural. Efectivamente, no parece haber respuesta directa posible a los problemas de índole productiva, infraestructural y de equipamiento y servicios sociales de una sociedad cuya economía está fragmentada en miles de pequeñas unidades productivas y cuya población se encuentra muy dispersa en el territorio regional. Por consiguiente, la mencionada redefinición debe obedecer a un plan de actuación sistemática que tiene necesariamente que apoyarse en una elección de alternativas: progresiva modernización de la economía rural, sobre todo basada en una transformación paulatina de la estructura agraria, acompañada de una política industrial que apoye dicha transformación y de una política de infraestructuras y servicios que favorezca la integración de la economía rural en el mercado; o bien, transformación rápida de la estructura agra-

ria, con una política industrial independiente que absorba la mano de obra excedente fijándola en las grandes áreas urbanas y con una política de infraestructuras que debe completar la integración de esta agricultura actualizada.

Un aspecto de particular importancia en este campo es el de una política económica general. Sus propósitos no es tán directamente relacionados con la realidad económica ga llega ni, en lo esencial, con ninguna realidad económica regional. Buscando resultados globales, respuestas del con junto de la economía nacional, sus efectos sobre cualquier región son más bien componentes a menudo contradictorios de unos presupuestos que se valoran en magnitudes nacionales. Y esto es tanto más cierto cuanto más se aleje la realidad regional del modelo de desarrollo económico general del país.

Es el caso de Galicia. La política de precios difícilmente puede afectar, positiva o negativamente, a una econo mía rural en gran medida autosuficiente; la política de sug lo industrial no es suficiente para invertir una dinámica determinada por rasgos económicos como los descritos; y to da medida de política económica general desprovista de con tenidos específicamente definidos para la realidad gallega perderá fuerza y, en el mejor de los casos, tendrá efectos dinamizadores débiles al no impulsar la integración de un sistema económico que se caracteriza precisamente por ser relativamente autárquico y resistente a la integración. En definitiva, el problema reside en la ausencia de una polí tica de desarrollo regional que integre armónicamente comp

nentes hoy tan dispersos como las actuaciones en materia de infraestructura, la política de precios, las medidas de fomento industrial, las actuaciones encaminadas a modernizar la economía agraria, y en la falta de adecuación de tales acciones y medidas a la realidad gallega (1). En adelante veremos como la Galicia autonómica se enfrenta a estos problemas.

III.2. El sector pesquero en la economía gallega

Para González Laxe (2), no tiene duda la gran tradición pesquera en Galicia. La situación geográfica - a la que ya nos hemos referido en otro capítulo - permite desarrollar actividades pesqueras desde cualquier puerto. De esta manera comenzaron a trabajar en este sector las primitivas comunidades sociales que habitaban por toda la costa. Para ellas, la actividad pesquera y marisquera fue el trabajo tradicional y los ingresos provenientes de las capturas que realizaban, el sistema económico que les daba una cierta autonomía financiera. Naturalmente se formó una actividad económica basada en la pesca. La creación de nuevas unidades de producción potenció el crecimiento de pesquerías gallegas como medio de trabajo de sus habitantes, que unido a las demandas de pescado para el consumo, como fábricas de salazones, herina y conservas, hizo que aumentara el auge de estas ac-

tividades.

Paz Andrade (3) clasifica la expansión de la flota pesquera en tres etapas. La primera - hacia el Sur y el Norte - se inicia en la década de los años veinte y se dirige hacia Portugal y Marruecos por el Sur, y hacia Francia por el Norte. Después - desde Vigo y Cádiz - las expediciones van al banco canario-sahariano hasta Cabo Blanco y la Bahía del Galgo (Mauritania).

Más tarde, el trawler de Vigo Melitón D. Domínguez inicia la ruta del Noroeste y del Norte. Luego se llega a los bancos próximos a Islandia, Noruega, Irlanda y los bancos del Mar Cálctico (Gran Sol, Petit Sol, etc.).

La segunda etapa se inició en 1949 y tiene como elemento principal la consolidación de la pesca del bacalao en los bancos de Terranova, Nueva Escocia, Labrador y Groenlandia.

La tercera etapa comienza en los años sesenta y es la de los congeladores. Son dos pesqueros de Vigo - el Lemos y el Andrade - los que se van a Ciudad El Cabo y Argentina. El éxito de las campañas realizadas por estos buques pudiera ser que contribuyera a la promulgación de la Ley de Protección y Renovación de la Flota Pesquera de 1961. En los años finales de esta década se amplía el campo de acción con los bancos del Atlántico Noroccidental y el paso del Cabo de Buena Esperanza, llegando al Canal de Mozambique.

Fue este un proceso de expansión importante y rápido, en el que la flota gallega ha jugado un papel destacadísimo. En opinión de U. Labarta (4), la incorporación de la congelación

a bordo, en el orden tecnológico, unido a la autonomía en el desplazamiento y a la capacidad de las nuevas unidades, junto con el descubrimiento de nuevos caladeros ricos en merluza, fue lo que determinó - entre otras causas - el desenvolvimiento tan característico y particular del sector.

Por ello, lo que ocurra en estos caladeros ajenos, en los que trabaja una gran parte de la flota, es importante para la economía española, pero lo es más todavía para Galicia por el peso que en la misma tiene el sector pesquero.

Esta significada importancia se traduce en los porcentajes que dicho sector desempeña en el total de la economía gallega y en el total de la actividad española. Con respecto a esta última, la pesca gallega representó el 32,68 por 100 del VAB pesquero español para el año 1977. Este porcentaje es elevado si tenemos en cuenta que el PIB gallego incide sobre el PIB español tan sólo en un 5,82 por 100. En 1975 la incidencia era del 5,67 por 100 y en 1970 del 5,31 por 100. Esta participación de Galicia en la actividad económica nacional hay que valorarla teniendo en cuenta que, en relación con el conjunto del país, la región gallega posee el 7,49 por 100 de la población y el 5,8 por 100 de la superficie geográfica.

El análisis provincial (Cuadro 3.1) permite apreciar considerables diferencias en la estructura de producción de las cuatro provincias gallegas. La Coruña y Pontevedra presentan unas características semejantes, con un notable desarrollo de los servicios, y un sector secundario de mayor pe

CUADRO 3.1

ESTRUCTURA DE LA PRODUCCION POR GRANDES SECTORES. 1977.

(En millones de pesetas)

SECTORES	LA CORUÑA		LUGO	
	VAB	% s/ PIB provincial	VAB	% s/ PIB provincial
SECTOR PRIMARIO . .	32.593	15,11	16.069	26,68
- Pesca Marítima .	10.377	4,81	780	1,29
- Agricultura . . .	22.216	10,30	15.289	25,39
SECTOR INDUSTRIAL .	72.638	33,67	14.642	24,31
SECTOR SERVICIOS .	110.449	51,20	29.497	48,99
TOTAL	215.680	100,00	60.208	100,00

SECTORES	ORENSE		PONTEVEDRA	
	VAB	% s/ PIB provincial	VAB	% s/ PIB provincial
SECTOR PRIMARIO . .	9.155	14,91	25.866	15,63
- Pesca Marítima .	-	-	11.832	7,15
- Agricultura . . .	9.155	14,91	14.034	8,48
SECTOR INDUSTRIAL .	21.189	34,51	59.120	35,74
SECTOR SERVICIOS .	31.038	50,56	80.429	48,62
TOTAL	61.382	100,00	165.415	100,00

(Sigue...)

SECTORES	GALICIA		ESPAÑA	
	VAB	% s/ PIB regional	VAB	% s/ PIB nacional
SECTOR PRIMARIO . . .	83.683	16,64	764.602	8,86
- Pesca Marítima . .	22.898	4,56	70.223	0,81
- Agricultura	60.694	12,08	694.379	8,05
SECTOR INDUSTRIAL . .	167.589	33,33	3.293.142	38,16
SECTOR SERVICIOS . .	251.413	50,01	4.570.422	52,97
TOTAL	502.685	100,00	8.628.166	100,00

FUENTE: Datos elaborados a partir de la Renta Nacional de España y su Distribución Provincial, del Banco de Bilbao. 1977.

so relativo que el correspondiente a la estructura media regional. Por el contrario, las provincias orientales, esto es, Lugo y Orense, ofrecen una composición de la producción más propia de zonas netamente agrarias, especialmente en la primera de dichas provincias, en que el sector primario supera al sector industrial. En ambas, además, el sector terciario tiene un volumen pequeño, comparado con los de La Coruña y Pontevedra, y una actividad industrial escasa, características todas ellas que son propias de las provincias con un nivel económico bajo. En el ranking nacional, Lugo ocupa el 40 lugar en producción, Orense el 38, y Pontevedra y La Coruña los lugares 15 y 8 respectivamente.

Un análisis más pormenorizado revela con mayor profundidad la forma en que se articulan las actividades productivas en Ga-

licia. Dentro del sector primario destaca en forma inmediata la gran importancia que reviste el subsector pesca, tanto en el interior del sistema productivo gallego como en relación con el subsector nacional correspondiente. No obstante el especial desarrollo de la pesca en Galicia, dicho subsector no es el preponderante dentro del grupo de las actividades primarias, en el que las agrarias dan lugar a un VAB casi tres veces superior al pesquero, con un peso en relación con el VAB agrario nacional del 8,74 por 100.

En 1977, la actividad pesquera representó el 4,56 por 100 del producto regional bruto gallego, y en los productos provinciales brutos, podemos señalar que Pontevedra con 11.832 millones de pesetas de VAB pesquero significó el 7,15 por 100 del VAB provincial; La Coruña con 10.377 millones el 4,81 por 100, y Lugo con 780 millones el 1,29 por 100.

En términos absolutos, los sectores con mayor aportación en 1977 al producto regional bruto gallego fueron:

	(%)
- Agricultura	12,08
- Comercio	10,14
- Transformados metálicos	8,77
- Edificación y Obras Públicas	8,37
- Servicios diversos	7,88
- Transportes y Comunicaciones	6,85

Como se observa, desde el punto de vista industrial, el sector más importante en Galicia es el de transformados

metálicos que se desarrolla, fundamentalmente, en torno a los núcleos industriales de La Coruña, Ferrol y Vigo. En La Coruña-Ferrol el sector en su conjunto agrupaba a 154 establecimientos generando un empleo de cerca de 3.500 personas y un VAB próximo a los 19.000 millones de pesetas. De estos totales, aproximadamente algo más de un 50 por 100 corresponden a empresas de instalaciones y material eléctrico y calderería cuyo mercado fundamental deben ser los astilleros y los nuevos proyectos industriales; un 35 por 100 corresponde a envases metálicos para las conserveras, y el resto a actividades no especificadas. En la provincia de Pontevedra el sector agrupaba a 271 establecimientos con un empleo cercano a las 6.000 personas y un VAB superior a 20.000 millones de pesetas. La distribución en este caso es muy diferente a la de La Coruña, ya que cerca del 70 por 100 de estas cifras corresponden a envases metálicos para la industria conservera y solamente un 10 por 100 se destina a instalaciones eléctricas y calderería y montaje.

Otro sector de relativa importancia en el ámbito regional es el de materiales de construcción, que se desarrolla al amparo del crecimiento de la edificación y de las obras públicas, aunque el desarrollo y diversificación de dicho sector está limitado en su base por la escasez de industrias transformadoras. Sólo existe una fábrica de cemento artificial en Lugo que no alcanza a cubrir la demanda regional de ese producto y no está representada en Galicia la elaboración de fibrocemento. Las otras fabricaciones derivadas del

cemento sí se han desarrollado de acuerdo con la importancia regional del sector de la edificación y obras públicas, contando con 310 establecimientos que dan ocupación a cerca de 3.000 personas.

Al margen de estos dos sectores, y ya con menor importancia, cabe citar la actividad de frío industrial - cuya incidencia en la economía gallega puede venir reflejada muy parcialmente por las cifras de producción de hielo para venta - y los transformados plásticos en Pontevedra, probablemente dedicados a envases y a materiales para pesca. Resumiendo, diremos que el desarrollo de la industria regional dirigida a cubrir el mercado interno de bienes inter-industriales se limita fundamentalmente a una parte de los inputs del sector pesquero e industrias derivadas, el abastecimiento de la construcción y obras públicas y, en muy pequeña medida, al de la construcción naval y montajes industriales convencionales.

En cuanto a la pesca, hay que señalar que el VAB producido por este sector ha sido superior al obtenido por la minería; agua, gas y electricidad; alimentación, bebidas y tabaco; textiles; cuero, calzado y confección; madera y corcho; papel, prensa y artes gráficas; industrias químicas y conexas; cerámica, vidrio y cemento; e industrias metálicas básicas, dentro de las actividades del sector industrial, y al obtenido por hostelería, propiedad de viviendas, y ahorro, banca y seguros, dentro del sector servicios (Cuadro 3.2).

Para valorar la medida de la especialización sectorial de la economía gallega emplearemos el índice:

$$I_n = \left(\frac{V_n^G}{V_n^E} - \frac{p^G}{p^E} \right) \cdot 100$$

Donde

I_n = Índice de especialización en la actividad n.

V_n^G = VAB de la actividad n en Galicia.

V_n^E = VAB de la actividad n en España.

p^G = Producto regional bruto.

p^E = Producto nacional bruto.

Cuando $I_n > 0$, el peso del sector n gallego en la producción nacional del mismo sector, es superior a la importancia relativa que el conjunto de la economía gallega tiene respecto a la española, y puede decirse entonces que la actividad económica regional está especializada en la actividad n. De lo contrario, si $I_n < 0$, se trata de una actividad comparativamente poco representada en Galicia. Por último, cuando $I_n = 0$, el peso del sector n gallego está equiparado a la actividad nacional del mismo sector.

Así, de acuerdo con los resultados obtenidos (Cuadro 3.2), las actividades económicas gallegas de mayor significación a nivel nacional son, por este orden:

103.-

	<u>I_n</u>
1ª) Pesca	26,91
2ª) Agricultura	2,91
3ª) Madera y corcho	2,28
4ª) Agua, gas y electricidad	1,25
5ª) Administración pública	0,95
6ª) Edificación y Obras Públicas	0,76
7ª) Transporte y Comunicaciones	0,65

Por al contrario, alcanzan escasa presencia relativa los siguientes sectores:

	<u>I_n</u>
- Minería	- 4,66
- Textiles	- 4,46
- Industrias metálicas básicas	- 3,88
- Industrias químicas y conexas	- 3,35
- Papel, prensa y artes gráficas	- 2,97
- Cerámica, vidrio y cemento	- 1,04

Las restantes actividades tienen un desarrollo similar al del conjunto de la economía nacional que puede calificarse como moderadamente diversificada.

A la vista de los anteriores resultados, puede afirmarse que la pesca en Galicia es la actividad productiva que - con un índice 26,91 de especialización - presenta la mayor relación ventajosa y comparativamente existente con respecto

CUADRO 3.2

DISTRIBUCION SECTORIAL DEL VAB. AÑO 1977. (En millones de pesetas)

	LA CORUÑA		LUGO		ORENSE		PONTEVEDRA		GALICIA		ESPAÑA	
	VAB	I _n	VAB	I _n	VAB	I _n	VAB	I _n	VAB	I _n	VAB	I _n
AGRICULTURA	22.216	0,69	15.289	1,50	9.135	0,60	14.034	0,10	60.694	2,91	654.379	
PESCA MARITIMA	10.377	12,27	780	0,41	-	-	11.832	14,93	22.989	26,91	70.223	
MINERIA	2.114	1,95	797	0,49	1.134	0,41	479	1,79	4.524	4,66	368.225	
EDIFICACION Y OBRAS PUBLICAS	14.690	0,19	4.691	0,03	7.407	0,44	15.307	0,48	42.095	0,76	635.439	
AGUA, GAS Y ELECTRICIDAD	5.127	0,17	2.023	0,35	4.853	1,81	1.579	1,09	13.582	1,25	151.653	
INDUSTRIAS FABRILES	50.707	0,36	7.131	0,39	7.795	0,38	41.755	0,15	107.388	1,30	2.374.565	
- Alimentación, bebidas y tabaco	7.666	0,30	1.696	0,07	1.533	0,15	4.368	0,32	15.263	0,24	273.654	
- Textiles	979	1,68	43	0,66	33	0,68	586	1,43	1.641	4,46	170.417	
- Cuero, calzado y confección	6.567	0,10	1.261	0,19	1.363	0,16	3.933	0,35	13.124	0,61	251.750	
- Papeles y cartón	4.297	1,18	1.002	0,16	1.269	0,37	2.887	0,55	9.455	2,28	116.651	
- Papel, artes y artes gráficas	1.152	1,68	242	0,32	297	0,50	2.346	0,26	4.043	2,97	141.920	
- Industrias químicas y cerámicas	5.557	0,94	385	0,58	592	0,54	2.286	1,27	8.820	3,35	356.877	
- Cerámicas, vidrio y cemento	1.631	1,38	784	0,15	348	0,47	4.215	0,96	6.988	1,04	145.265	
- Industrias metálicas básicas	2.915	1,06	105	0,64	170	0,62	762	1,54	3.952	3,88	203.701	
- Transformados metálicos	19.943	0,11	1.597	0,48	2.190	0,42	20.372	0,75	44.102	0,04	763.366	
TRANSPORTES Y COMUNICACIONES	16.330	0,57	3.434	0,05	2.737	0,19	11.967	0,33	34.468	0,65	531.715	
COMERCIO	21.370	0,38	7.060	0,00	6.743	0,04	15.815	0,35	50.988	0,77	1.010.367	
ALOPIO, BANCA Y SEGUROS	7.933	0,49	2.202	0,14	3.067	0,66	6.252	0,33	19.454	0,91	395.319	
PROPIEDAD DE VIVIENDAS	7.981	0,68	2.188	0,17	3.079	0,02	7.293	0,16	20.541	0,89	416.382	
ADICION. PUBLICA Y DEFENSA	15.625	0,64	4.057	0,11	3.878	0,06	10.111	0,12	33.671	0,95	496.322	
ENSEÑANZA Y SANIDAD	14.010	0,07	4.057	0,00	3.793	0,05	9.204	0,32	31.064	0,44	576.692	
HOTELETERIA Y SIMILARES	10.503	0,21	2.630	0,01	2.511	0,06	5.936	0,38	21.580	0,24	366.744	
SERVICIOS DIVERSOS	16.697	0,29	3.869	0,18	5.230	0,01	13.851	0,08	39.647	0,57	755.673	
TOTAL	215.680	0,00	60.208	0,00	61.382	0,00	165.415	0,00	582.685	0,00	8.628.166	

FUENTE: Datos elaborados a partir de la Renta Nacional de España y su Distribución Provincial, del Banco de Bilbao, 1977.

a las actividades sectoriales gallegas. Sin embargo, se hace necesario precisar que algo más de la mitad de las provincias españolas no son productoras de pescado, de ahí que el alto índice alcanzado por la pesca en Galicia se encuentre a tanta distancia de los demás sectores.

Dentro de la región, La Coruña destaca - lo mismo que Pontevedra - por el alto desarrollo alcanzado en sus actividades pesqueras sobre las demás. Dentro del sector servicios se especializa en hostelería y transportes y comunicaciones, concentrando las pequeñas producciones regionales de los subsectores alimentación, bebidas y tabaco; cuero, calzado y confección; madera y corcho, y parte de los transformados metálicos, por lo que al sector secundario se refiere, siendo la minería, los textiles y el subsector papel, prensa y artes gráficas, las actividades de menor representación en la provincia.

En Pontevedra, los sectores de mayor significación por su aportación al producto regional son la pesca, como ya hemos indicado, cerámica, vidrio y cemento; transformados metálicos; madera y corcho, y edificación y obras públicas. La minería, las industrias metálicas básicas, los textiles y la industria química, son los sectores menos significativos de la economía pontevedresa.

Por su parte, Orense destaca por sus aportaciones a la región en los sectores de la energía, agricultura, construcción y explotación forestal, siendo los textiles, las industrias metálicas básicas e industria química, sectores, entre otros,

que están por debajo de la media nacional.

Finalmente, Lugo se especializa fundamentalmente en actividades agrarias, destacando ligeramente los sectores de pesca; agua, gas y electricidad, y madera y corcho, siendo los demás estacionarios o regresivos.

En una encuesta realizada por Rafael Ruiz y Pérez Vilarriño (5) sobre las fuentes de riqueza y recursos naturales que posee Galicia, un 64 por 100 de los consultados opinó que tiene muchas riquezas naturales, otro 27 por 100, que tiene suficientes riquezas, y tan sólo un 9 por 100 fue de la opinión que tiene pocas o ninguna.

A juzgar por los resultados de la encuesta, la creencia de que Galicia tiene posibilidades y recursos suficientes como para gozar de una situación socioeconómica más favorable, está extendida y generalizada.

Como se aprecia en el cuadro 3.3, de un colectivo de 1.200 gallegos entrevistados, el 65 por 100 opina que la principal fuente de riqueza de la región deriva del mar (pesca y mariscos), seguida de la agricultura (52 %), ganadería (47 %) y silvicultura (25 %).

La opinión que los propios gallegos tienen sobre la prioridad de sus fuentes de riqueza, se encuentra, en gran medida, equiparada con los resultados que se desprenden de su realidad económica.

CUADRO 3.3
PRINCIPALES RIQUEZAS DE GALICIA

	(%)
- Mar, pesca/mariscos	65
- Agricultura/tierras	52
- Ganado	47
- Madera	25
- Industria naval	13
- Minería	10
- Energía eléctrica	9
- Patatas	7
- Vino del país	5
- Recursos naturales (sin especificar) .	4
- Leche	2
- Industria (sin especificar)	2
- Turismo	2
- Otros	4

La preponderante presencia de Galicia en el contexto del sector pesquero nacional se pone claramente de manifiesto al considerar que, según datos procedentes de la Dirección General de Pesca Marítima (6), de 1.251.010 toneladas de pescado capturado por la flota española durante 1978, 437.478 toneladas fueron descargadas en puertos gallegos, lo que supuso el 37,8 por 100 del total nacional desembarcado.

Hay que señalar que las cifras elaboradas por la Dirección

General de Puertos y Costas (7) difieren de las anteriores, ya que - de acuerdo con esta última fuente - fueron capturadas en ese mismo año por la flota pesquera nacional 1.442.703 toneladas, de las que un 29,5 por 100, es decir, 420.865 toneladas de pescado correspondieron a los desembarcos efectuados en Galicia.

Es significativo también hacer constar que, principalmente, la flota gallega de gran altura - y entre ella, la congeladora - no descarga en la región todo el pescado capturado. En efecto, una parte variable, pero importante, de sus capturas es desembarcada en puntos fuera del litoral gallego, e, incluso, transbordada en alta mar, lo que no tiene reflejo en las estadísticas de que se dispone. Evidentemente, esta grave limitación repercute de manera desfavorable en el momento de determinar tanto el VAB del sector pesquero gallego como el ingreso regional, los cuales se entienden sustancialmente subestimados.

De acuerdo con las estadísticas de producción publicadas por la Subsecretaría de Pesca, referentes a Galicia, las capturas crecieron durante el período 1962-68 a razón de una tasa anual media del 9,4 por 100, pasando de 377.119 toneladas en el primero de dichos años a alcanzar en 1968 la cifra de 590.783 toneladas. La evolución en este corto intervalo de tiempo de la producción pesquera gallega presenta, sin embargo, tres momentos claramente diferenciados. En el primero de ellos - que termina en el año 1965 - se observa una aceleración anual del crecimiento, con una tasa media del

10,6 por 100, superior a la de la producción pesquera nacional. En consecuencia, aumenta la importancia relativa de Galicia en el ámbito pesquero del país. La segunda etapa comprende los años 1966 y 1967 y se caracteriza por una intensa desaceleración del crecimiento de la producción, cuya tasa anual media (1,5 %) es inferior a la del resto del país con la consiguiente disminución de la participación gallega en la producción pesquera nacional. En el año 1968 el aumento de las capturas españolas (4,7 %) se debe en gran parte al registrado por Galicia (15,2 %) al disminuir en diez mil toneladas la producción total del resto del país.

En 1970 el volumen de pesca desembarcado en Galicia era de 498.395 toneladas, mientras que para el conjunto nacional era de 1.212.683 toneladas. En valor, las cifras correspondientes eran 9.215.843.000 y 25.918.488.000 de pesetas, es decir, que la flota gallega capturó el 35,6 por 100 del valor total de la pesca. De 1971 a 1973 la tasa de crecimiento en los desembarcos aumentó un 2,7 por 100, disminuyendo en cambio el valor de los mismos en un 3,3 por 100, por lo que a Galicia se refiere. Este descenso en el valor de las capturas alcanza en 1975 la cota más baja de los últimos años (27,7 %), aumentando de nuevo en los siguientes. En 1978 el porcentaje del valor de la pesca gallega sobre el total nacional fue del 31,6 por 100, es decir, un 1,5 por 100 menos que en 1977, y en 1979 del 34,2 por 100, lo que equivale a un incremento del 2,6 por 100 sobre el año anterior. En cuanto a la incidencia del peso de las capturas gallegas en el

total nacional para el quinquenio 1975-79, éstas han oscilado entre el 37,7 y el 42,0 por 100, porcentajes que corresponden a las 515.725 toneladas desembarcadas en Galicia en 1976 y 464.025 toneladas en 1979 respectivamente (Cuadro 3.4).

CUADRO 3.4

EVOLUCION DE LA PRODUCCION Y VALOR DE LA PESCA DESEMBARCADA EN GALICIA (Peso en toneladas. Valor en miles de pesetas)

Año	Peso	% s/total nacional	Valor	% s/total nacional
1970	498.395	41,1	9.215.843	35,6
1971	536.803	40,3	12.188.283	35,7
1972	518.810	41,2	11.864.084	34,8
1973	549.977	43,0	13.829.349	32,4
1974	457.375	38,8	14.929.719	30,5
1975	499.621	38,7	17.023.141	27,7
1976	515.725	37,7	21.625.253	29,6
1977	483.413	38,6	28.918.359	33,1
1978	473.478	37,8	33.672.735	31,6
1979	464.025	42,0	35.918.554	34,2

FUENTE: Datos elaborados a partir de los Anuarios de la Dirección General de Pesca Marítima.

La principal provincia pesquera de Galicia es Pontevedra (Cuadro 3.5) en la que se desembarcaron, según datos de

111.-

la Dirección General de Pesca, 254.487 toneladas de pescado en 1979, de las cuales 159.180 toneladas han correspondido a Vigo, principal distrito pesquero de la región, en el que se descargan los mayores contingentes de productos congelados, moluscos y especies industrializables, además de una parte importante del bacalao capturado.

Le sigue en importancia la provincia de La Coruña con 200.251 toneladas de pescado desembarcado en 1979, de las cuales 100.034 toneladas corresponden al distrito de La Coruña y 55.745 toneladas al distrito de Santa Eugenia de Riiveira, tercer puerto pesquero en importancia de Galicia, que junto con Aguiño, en la década de los setenta hicieron transacciones en sus lonjas por un importe superior a los siete mil millones de pesetas.

De las tres provincias costeras gallegas, Lugo es la que ocupa el tercer lugar por lo que a capacidad pesquera se refiere. En los distritos de Vivero y Ribadeo se han desembarcado en 1979, 4.773 y 4.514 toneladas de pescado respectivamente, lo cual es indicativo de la gran distancia a que se encuentra de las dos provincias anteriormente citadas (8).

La composición por tipos de pesca de las capturas realizadas, tiene diferentes estructuras en Galicia y en el conjunto nacional. En la región noroeste la pesca de gran altura tiene un mayor peso relativo, mientras que para el conjunto nacional su menor grado de desarrollo pesquero le obliga, consiguientemente, a una mayor dependencia de las capturas costeras. Este hecho se recoge en el cuadro 3.6, en el que



CUADRO 3.5

DESEMBARCOS TOTALES POR PROVINCIAS

(No se incluyen los transbordos en alta mar)

(Peso en toneladas. Valor en miles de pesetas)

AÑO	LUGO		LA CORUÑA	
	PESO	VALOR	PESO	VALOR
1976	17.027	459.669	207.926	9.114.509
1977	13.328	634.289	206.303	13.047.567
1978	10.525	592.398	213.219	15.431.281
1979	9.287	566.555	200.251	15.785.818

AÑO	PONTEVEDRA		GALICIA	
	PESO	VALOR	PESO	VALOR
1976	286.772	12.051.075	511.725	21.625.253
1977	263.782	15.236.503	483.413	28.918.359
1978	249.734	17.649.056	473.478	33.672.735
1979	254.487	19.566.181	464.025	35.918.554

AÑO	ESPAÑA	
	PESO	VALOR
1976	1.354.907	73.022.294
1977	1.250.482	87.200.638
1978	1.251.010	106.425.082
1979	1.104.024	105.146.577

FUENTE: Dirección General de Pesca. Anuarios.

CUADRO 3.6

DISTRIBUCION DE LA PESCA DESEMBARCADA (En toneladas)

CLASES DE PESCA	1970			
	GALICIA	%	ESPAÑA	%
PECES	331.475	66,50	942.237	77,70
Gran altura	133.714	26,82	294.095	20,55
Altura y litoral	197.761	39,68	690.881	56,96
Almadrabas	-	-	2.261	0,19
CRUSTÁCEOS (1)	4.399	0,89	28.708	2,47
MOLUSCOS (1)	151.374	30,37	230.591	19,01
CETÁCEOS	11.147	2,24	11.147	0,92
TOTAL	498.395	100,00	1.212.683	100,00

CLASES DE PESCA	1978			
	GALICIA	%	ESPAÑA	%
PECES	339.194	71,63	956.208	76,43
Gran altura	123.271	26,03	178.898	14,30
Altura y litoral	215.923	45,60	777.310	62,13
Almadrabas	-	-	1.124	0,08
CRUSTÁCEOS (1)	10.780	2,27	51.815	4,14
MOLUSCOS (1)	109.862	23,20	222.211	17,76
CETÁCEOS	12.824	2,70	12.824	1,02
ALGAS Y ARGAZOS	818	0,17	6.828	0,54
TOTAL	473.478	100,00	1.251.010	100,00

(1) Incluye los capturados por las flotas de gran altura, altura y litoral.

FUENTE: Datos elaborados a partir de los Anuarios de la OGPM.

también puede observarse como en Galicia los cetáceos (exclusivos de la región) y moluscos tienen mayor significación.

El crecimiento experimentado a través de los años en la pesca de gran altura se debe, fundamentalmente, al incremento de las capturas por parte de la flota congeladora. La política pesquera seguida ha dado lugar a la creación de una potente y moderna flota, circunstancia que ha hecho posible el rápido crecimiento de los desembarcos, los cuales pasan en Galicia de 67.228 toneladas en el año 1966, a 142.518 en 1979.

La congelación de pescado es sin duda una gran posibilidad abierta al consumo popular de un alimento rico en proteínas, al permitir unas capturas masivas y la distribución de las mismas, a través del tiempo y del espacio, mediante un sistema de conservación adecuado. Su influencia positiva sobre el nivel de precios se alcanzará en la medida en que aquel proceso se desarrolle sobre unas estructuras adecuadas aun cuando, de un lado, este producto carece en la actualidad de demanda suficiente y, de otro, la política seguida con la ampliación de la ZEE de los países ribereños vaya encaminada, en defensa de sus caladeros, a poner freno a los excesos derivados de una situación generalizada de sobrepesca.

Por lo que se refiere a las especies que componen los desembarcos de pescado congelada en Galicia, la merluza representó en 1978 con 37.024 toneladas, el 30,8 por 100 del total regional, siendo el distrito de Vigo su principal

receptor. Le siguió en importancia la pescadilla con 31.462 toneladas, lo que supuso el 26,2 por 100 de las capturas gallegas de gran altura por lo que a peces se refiere, también desembarcados en Vigo en su mayor parte. La aportación en los desembarcos procedentes de la flota bacaladera fué de 13.732 toneladas, lo que representó el 11,4 por 100 del total de peces capturados por la flota gallega de gran altura para dicho año.

En la pesca de altura y litoral, el total de la producción de las especies pelágicas capturadas por los pesqueros gallegos en 1978 ascendió a 145.717 toneladas, alcanzando un valor de 4.826 millones de pesetas, siendo la sardina, el jurel y la caballa, las capturas más sobresalientes con 43.106, 42.132 y 11.486 toneladas respectivamente (Cuadro 3.7). En cuanto a las especies de fondo - capturadas asimismo por las flotas de altura y litoral gallegas - corresponde a la pescadilla el primer puesto en producción con 15.802 toneladas, seguida del gallo, rape y bacaladilla con 9.478, 8.899 y 4.031 toneladas desembarcadas respectivamente en 1978.

En 1979 la flota de gran altura gallega contaba con 143 buques congeladores y 48 bacaladeros que en conjunto alcanzaban un total de 112.000 TRB y ocupaban a unos 5.000 tripulantes. A partir de las costas senegalesas, la flota congeladora suele operar en el Atlántico Sur, entre Angola y Ciudad El Cabo, siendo Sudáfrica el área más frecuentada. Ciertas unidades operan en el Océano Indico, alguna otra lo ha hecho en el Pacífico y también en zonas cercanas a la Argon

CUADRO 3.7

PRODUCCION DE LAS PRINCIPALES ESPECIES PELAGICAS EN GALICIA
(En toneladas)

ESPECIES	1964	1970	1978
Sardinas y parrocha . .	33.760,8	25.564,2	43.106,5
Jurel	41.676,6	68.161,8	42.132,5
Caballa	6.666,7	16.358,1	11.486,5
Palometa negra	998,5	2.542,4	5.809,3
Atún	949,6	936,5	753,5

FUENTE: Dirección General de Pesca. Anuarios.

tina y otras aguas latinoamericanas. La pesca del bacalao y especies afines se realiza fundamentalmente en las pesquerías de Canadá y Noruega, áreas donde, como es sabido, nuestra flota encuentra cada día mayores dificultades para poder faenar.

Fundamentalmente la flota de gran altura tiene sus bases en Vigo (76 por ciento) y en La Coruña (19 por ciento), habiendo generado estas dos ciudades una importante industria derivada de congelados y frío industrial de muy difícil cuantificación al venir recogida en las estadísticas de producción industrial en diversos sectores englobada con otras actividades (derivados de la pesca junto con conservas de pescado en alimentación, y frío industrial junto a

fábricas de hielo en Químicas). Cuenta esta flota con una estructura empresarial integrada que prolonga la actividad pesquera con instalaciones de almacenaje y comercialización en tierra y acapara una parte importante del mercado nacional, sobre todo en los grandes centros de consumo. Su desarrollo ha sido siempre problemático, puesto que la base del mismo ha sido la voluntad decidida de la Administración de impulsarlo, y constantemente la producción del sector - fundamentalmente congelados - ha ido por delante de la demanda nacional de consumo como ya hemos indicado. Por ello se ha venido hablando alternativamente de sobredimensionamiento del sector o de estrangulamientos de la red de frío en tierra. Así pues, a pesar de su modernización y a pesar de las ayudas recibidas - o precisamente por estas ayudas - ha constituido siempre aparentemente un sector problema sobre el que ha venido a incidir una nueva coyuntura internacional que lo pone nuevamente de actualidad, aunque probablemente, y dadas las características internas del mismo, el sector gallego de pesca de gran altura entre todos los nacionales es el que mejor situado está cara a afrontar esta nueva coyuntura.

La pesca de altura ocupa en Galicia a unos 450 barcos con un total de 78.000 TRB y 6.700 tripulantes. La actividad pesquera de altura suele realizarse en el Mar Céltico, el Golfo de Vizcaya y en el Cantábrico, y también en una amplia área comprendida entre la costa portuguesa y la Estaca de Vares, a distancias de la costa inferiores a 400

millas y en mareas de 12 a 15 días. Las bases principales de la flota de altura gallega se encuentran en los puertos de La Coruña (33 por ciento) y Vigo (24 por ciento), aunque también disponen de flotas a tener en cuenta los puertos de Marín (14 por ciento), Vivero (7 por ciento) y Riveira (6 por ciento) y en menor medida Muroa y Ribadeo. La importancia adquirida por el volumen total de tonelaje que desplazan estas embarcaciones, ha hecho que parte de la flota gallega de altura se desvincule del ámbito regional y haya acudido a caladeros africanos - Marruecos, Sahara, Mauritania y Senegal - estableciendo sus bases en el suroeste español - Cádiz y Huelva - y en los puertos canarios.

Las distancias de los puertos gallegos a las pesquerías del Mar Céltico (500 millas) y del Atlántico Norte (2.000 millas), a las aguas del zócalo occidental ibérico, del Mar Cantábrico y del Golfo de Vizcaya, y a los caladeros del Atlántico Centro y Sur (5.000 millas a África del Sur, 1.500 a Senegal y 600 a Canarias), son factores que influyen profundamente en las características de la flota gallega y en los resultados de sus actividades.

Desde la puesta en práctica de la Ley de Renovación y Protección de la Flota Pesquera, la flota de altura gallega acusa un claro sobredimensionamiento que ha condicionado no sólo la desvinculación mencionada anteriormente, sino también la sobreexplotación de los recursos pesqueros, al competir esta flota con la de litoral en la explotación de estos recursos. Sobre esta situación viene a incidir,

asimismo, la ampliación de aguas jurisdiccionales a 200 millas que impide las campañas en caladeros tradicionales y plantea un problema de difíciles alternativas en el que la promoción oficial de desguaces y reestructuración de la flota no parece que vaya a ser solución suficiente (9).

La gran importancia de la pesca de superficie en Galicia puede ponerse de relieve al considerar que tanto el mayor contingente de población pescadora como el número más elevado de unidades de la flota sigue perteneciendo a este tipo de pesca. Además, resulta imprescindible subrayar el hecho de que ella proporciona preferentemente la materia prima necesaria a la industria pesquera - en especial a la conservera - cuya problemática no podrá ser superada si previamente no se instrumentan los medios adecuados en el sentido de posibilitar una pesca de superficie eficiente y próspera.

Sin embargo, es también un hecho cierto que la captura de peces pelágicos ha ido perdiendo su posición prioritaria sobre la de arrastre, determinando la actual - y ya crónica - situación de crisis y decadencia que la define como uno de los más graves problemas que muestra la estructura del sector pesquero. Las muchas veces anticuadas embarcaciones, el alto grado de descapitalización y las inadecuadas técnicas empleadas, exigen una gran cantidad de mano de obra barata, que en la actualidad es cada vez más difícil de encontrar debido a que los pescadores jóvenes cambian de trabajo hu-

yendo de la dureza del oficio y de su baja remuneración.

Por otra parte, el nivel económico de quienes explotan esta riqueza es bajo y las condiciones de crédito existentes no resultan lo suficientemente atractivas como para impulsar los al equipamiento y renovación de la flota consiguiendo con ello mayores rendimientos. Aparte de que el crédito oficial haya sido canalizado fundamentalmente hacia la pesca de altura - y sobre todo, de gran altura - conviene precisar que la existencia de una línea de crédito no es, en este caso, suficiente si no va acompañada de una instrumentación completa que tenga en cuenta las peculiaridades del sector abarcando la totalidad de su problemática (10).

III.2.1. La industria conservera

Se puede decir que en la provincia de Pontevedra se sitúa el origen de una industria que ha llegado a ser característica de nuestro litoral. Efectivamente, si en 1823 el confitero Joseph Colin elaboraba por primera vez preparados en lata - precisamente sardinas - en 1861, en la Ría de Vigo (San Fausto de Chapela) se instalaba la primera fábrica española debido a la iniciativa de Víctor Curbera, secundada poco después por Juan Goday en la Isla de Arosa, Benigno Barreras en Bouzas, Massó en Bueu y Alonso en Vigo.

Dos circunstancias motivaron este movimiento precursor:

la emigración, a mediados del siglo XVIII, de catalanes hacia Galicia a la búsqueda de la sardina desaparecida por aquellas épocas en el Mediterráneo y que por el contrario se mostraba generosa en las costas gallegas, y el naufragio de un buque francés que hizo que arribaran a las playas de la Ría de Vigo conservas diversas en cristal y hojalata, las que no sólo despertaron curiosidad, sino que provocaron un sentido de inmediata acción. La industrialización de la pesca se había puesto en movimiento y había de ser precisamente esta industria la base de ese desenvolvimiento pesquero que tanto ha aportado y aporta a las economías regional y nacional.

Actualmente, las características internas del sector conservero gallego se concretan en un gran número de pequeñas empresas con una capacidad de producción unitaria de menos de 1.000 Tm./año en muchos casos, superando ocasionalmente las 2.000 Tm./año. Existen cerca de 150 plantas industriales de las cuales tan sólo dos superan las 300 personas ocupadas, permaneciendo inactivas alrededor del 10 por ciento y el resto trabajando según la temporada. Otra característica de esta industria viene determinada por la relación de interdependencia existente con el personal dedicado al marisqueo y la flota de litoral a la que absorbe el 73 por ciento de sus capturas y que posiblemente no tendría razón de ser sin la presencia de esta industria. Además, absorbe también 30.000 toneladas anuales de aceite, dependiendo de ella, no sólo una importante industria metalgráfica, sino

además, talleres mecánicos, carpintería de ribera, etc.

Según se desprende del cuadro 3.8, la provincia de Pontevedra es la mayor productora de conservas de pescado con el 28,16 por ciento del total nacional que corresponden a 59.136 toneladas elaboradas en 1980, alcanzando un valor de 12.722 millones de pesetas lo que significa el 32,99 por ciento de dicho total. La producción de la industria a nivel nacional para ese mismo año fue de 210.000 toneladas con un valor de 38.704 millones de pesetas, ocupando a 37.861 productores - de ellos, 5.534 varones - de los cuales 9.840 - de ellos, 1.756 varones - correspondieron a Pontevedra. Por su parte La Coruña con el 16,37 por ciento de producción conservera se sitúa - después de Canarias - en el tercer puesto del ranking nacional, correspondiendo a la provincia de Lugo - con el 1,13 por 100 - uno de los últimos lugares.

CUADRO 3.8

PRODUCCION DE CONSERVAS DE PESCADO

Provincias	(%)
Pontevedra	28,16
Canarias	24,18
La Coruña	16,37
Cádiz	9,35
Santander	5,29
Guipúzcoa y Vizcaya	3,58
Huelva	3,57
Asturias	2,77

(Sigue...)

123.-

Provincias	(%)
Lugo	1,13
Málaga	0,61
Otras provincias	4,99

FUENTE: Federación Nacional de Fabricantes de Conservas.

En cuanto a la producción por tipos, el cuadro 3.9 nos muestra como las conservas en aceite son mayoritarias (72,56 por 100) seguidas de los escabeches (17,87 por 100). La sardina es la principal especie elaborada, ya que supone más de la mitad de la producción conservera total. Le sigue en importancia la caballa (8,12 por 100) y el atún (7,24 por 100), pero con reducidos niveles productivos en comparación con la primera (Cuadro 3.10).

CUADRO 3.9

PRODUCCION POR TIPOS

	(%)
- En aceite	72,56
- En escabeche	17,87
- Al natural	4,02
- En tomate y otros	5,55

FUENTE: Federación Nacional de Fabricantes de Conservas.

CUADRO 3.10
PRODUCCION POR ESPECIES

	(%)
Sardina	52,02
Caballa	8,12
Atún	7,24
Chicharro	5,30
Bonito	4,80
Mejillón	4,05
Anchoa	2,22
Aguja	1,03
Varios	15,22

FUENTE: Federación Nacional de Fabricantes de Conservas.

Aunque la industria conservera cumple rigurosamente y con todos los medios en los aspectos sanitarios e inspectores, tanto a través de sus propios laboratorios como de los órganos inspectores de Sanidad y Veterinaria, SOIVRE y otros organismos que han efectuado análisis exhaustivos de las materias primas y aceites empleados, recientemente se ha establecido un falso paralelo entre la conserva de pescado y el triste suceso del síndrome tóxico producido por el aceite de colza desnaturalizado. Consecuencia de ello fue el enorme perjuicio que se causó a esta industria, debido sobre todo a la falta de información clara para el consumidor. Esta desin

formación ha supuesto una pérdida de mercado que afecta ya no sólo al nacional sino también a la exportación, ya que otra de las características del sector era la de su presencia cada vez mayor en los mercados exteriores, como lo muestra el cuadro 3.11 donde puede apreciarse como de 2.456 millones de pesetas que ha supuesto la exportación de conservas de pescado en 1971 se ha pasado progresivamente a 9.176 millones en 1980.

Esta línea de progresión de las exportaciones se produce pese a haber casi perdido en su totalidad los mercados de la CEE, debido a las diferencias de trato arancelario de tales mercados para España en relación a Portugal y Marruecos, principales competidores de nuestro país en el área de la Comunidad. No debemos olvidar, sin embargo, que la CEE representa el 48 por ciento de las exportaciones españolas - exportaciones que han descendido al 8 por 100 en la actualidad - y que cuando entremos a formar parte del Mercado Común desaparecerán los gravámenes arancelarios, calculándose para entonces que las exportaciones de conservas de pescado podrán llegar a los 18.000 millones de pesetas, cifra que entendemos tiene suficiente dimensión como para ser tomada en cuenta por nuestra Administración.

* Se calcula que en Septiembre-Octubre de 1981 las ventas han descendido alrededor de un 23 por 100 en relación con el mismo período del año anterior.

CUADRO 3.11

EXPORTACION DE CONSERVAS DE PESCADO
(Peso en toneladas. Valor en millones de pesetas)

AÑO	PESO	VALOR	INDICE
1971	41.139	2.456	100
1972	42.481	2.938	103
1973	45.936	3.021	112
1974	48.807	3.863	119
1975	43.474	3.503	106
1976	59.609	5.104	145
1977	55.144	6.672	134
1978	56.991	7.849	139
1979	56.031	8.200	136
1980	50.500	9.176	127

FUENTE: Federación Nacional de Fabricantes de Conservas.

III.3. La investigación pesquera

La investigación pesquera es base indispensable para una explotación racional de los recursos pesqueros y el desarrollo de una industria pesquera técnica y económicamente eficiente. Sus tareas forman un conjunto estrechamente relacionado e interdependiente y se refieren, en síntesis, a los

siguientes aspectos: biología pesquera, tecnología, elaboración del pescado y economía pesquera en su sentido más amplio. Según GAUR (11) la ausencia de cualquiera de estos cuatro aspectos en un programa de investigación introduce un factor de incoherencia e irracionalidad en sus resultados, anulándolos en gran parte.

Para Roi Xordo (12) el objetivo prioritario que debe de plantearse la investigación pesquera es obtener los conocimientos técnicos necesarios para asesorar a la Administración en su labor de planificación del sector. Este objetivo se concreta - a nivel biológico - en tres tareas principales:

a) Evaluación de los recursos litorales en explotación, determinando el rendimiento máximo sostenible* para cada especie, la estrategia óptima de pesca para cada una de ellas, y la situación actual de las pesquerías y las posibles medidas de regulación.

b) Participar en la investigación que se realiza sobre los recursos fuera de nuestra zona económica y en los que España tiene intereses, y que son controlados por comisiones internacionales o bien por terceros países.

c) La prospección de nuevas áreas y recursos aun no

* Concepto biológico que se refiere a las capturas máximas que, año tras año, pueden realizarse sobre un stock.

explotados comercialmente, tanto en nuestra zona económica como fuera de ella.

A estas tres líneas básicas de la investigación de los recursos - concluye Xordo - hay que añadir la necesidad de la investigación en otros campos, principalmente el económico, para conocer mejor la estructura del sector, la rentabilidad de la empresa y de las pesquerías, la influencia económica de las posibles medidas de regulación, etc.

La investigación marina y pesquera se realiza en España fundamentalmente a través de dos organismos: el Instituto Español de Oceanografía (IEO) y el Instituto de Investigaciones Pesqueras (IIP). La existencia de estos dos Institutos no obedece a razones reales de tipo funcional, producto de una división racional del trabajo o especialización en la investigación pesquera. Para GAUR (13) la actual dispersión y descoordinación de ambas instituciones no obedece a ningún principio ni necesidad de orden organizativo sino que es producto, en su mayoría, de la diversidad de origen y procedencia de dichos organismos investigadores que han consolidado intereses y situaciones de hecho sin llegar a una deseable integración. Y cuando se habla de integración no se propugna necesariamente la desaparición de alguno de los Institutos mencionados, sino que se señala la evidente necesidad de coordinación y dirección coherente, alcanzable tan sólo a través de un órgano rector único para ambos.

Como no es nuestro propósito adentrarnos en cuestiones científicas relativas al tema que aquí nos ocupa - que por

otro lado desbordaría el ámbito de este trabajo - nos limitaremos en las líneas que siguen a describir sucintamente el origen y evolución de las instituciones antes mencionadas, para finalizar haciendo una breve referencia a los aspectos educativos de la formación náutico-pesquera en nuestro país.

España, por su situación en la zona oceanográfica más compleja de Europa, ha sido una de las naciones pioneras en la investigación del mar. Las primeras campañas científicas que estudiaron las corrientes atlánticas de nuestro Finisterre (campañas de la corbeta La Blanca a fines del siglo pasado y de buques posteriores), la investigación sistemática del Cantábrico desde el Laboratorio de Santander y la del Mediterráneo desde Porto Pi (Mallorca), son sólo algunos ejemplos de una actividad científica que en su día fue calificada de excepcional. Puede decirse que la significación especial de nuestro país en la ciencia oceanográfica de la época fue una de las razones que pesaron en el ánimo de Alberto I de Mónaco para seleccionar a Madrid como lugar más idóneo donde fundar, bajo la presidencia del Rey Don Alfonso XIII, la "Comisión Internacional para la Exploración Científica del Mar Mediterráneo".

Así pues, antes de la creación del Instituto Español de Oceanografía existían en nuestro país tres Laboratorios de Biología Marina situados en Santander, Palma de Mallorca y Málaga. Cabe señalar que el único de ellos que realizó estudios de carácter netamente oceanográficos fue el de Porto Pi, creado por Decreto de 4 de noviembre de 1906, que en los años

comprendidos entre 1908 y 1910 organizó una serie de campañas de estudios por las costas mediterráneas de Marruecos a bordo del famoso falucho de vela "Averroes". También se realizaron diversos estudios oceanográficos y biológicos por las costas de Mallorca, Ibiza y Cabrera.

Los objetivos asignados al Laboratorio de Porto Pi en la época de su creación fueron, entre otros, los de realizar investigaciones oceanográficas y experiencias sobre cultivos de los animales marinos, dar a conocer los problemas de biología marina a los estudiantes enviados por el Estado y Corporaciones, enviar animales marinos vivos a las Universidades y Centros de Investigación, etc.

El Laboratorio de Santander fue creado por Decreto de 14 de mayo de 1886 con el nombre de Estación Marítima de Zoología y Botánica Experimentales, aunque meses más tarde cambió esta denominación por la de Estación de Biología Marina. Dependía de la Universidad y posteriormente, por Decreto de 29 de noviembre de 1901, fue unido al Museo de Ciencias Naturales de Madrid del que siguió dependiendo hasta la creación del IEO.

El Laboratorio de Málaga fue creado como una sucursal del de Palma, para alcanzar en 1914 la independencia necesaria dadas las favorables condiciones que presentaba por su vecindad al Estrecho de Gibraltar cuyo estudio oceanográfico y biológico ofrecía un gran interés. Disponía de un velero llamado "Príncipe Alberto de Mónaco".

Por Real Decreto de 17 de abril de 1914 se crea el Ins-

tituto Español de Oceanografía que reúne en un sólo Centro los laboratorios costeros anteriormente citados. La organización de dicho Instituto era una necesidad sentida para poder estudiar las condiciones físicas, químicas y biológicas de los mares que rodean a la Península Ibérica, y aplicar los resultados obtenidos a los problemas de la pesca marítima. Así, bajo la dirección de Odón de Buen se conforma la primera infraestructura de investigación del mar, y aun cuando en principio abordó el estudio desde posiciones académicas y convencionales acordes con los tiempos en que se desenvolvía, poco a poco fué introduciéndose en los aspectos extractivos del mar.

El Decreto de 1914 disponía que el Instituto se encargaría "de la difusión de los conocimientos oceanográficos mediante la organización de cursos, conferencias y publicaciones" pudiendo incluso para estos fines solicitar la cooperación de profesores nacionales y extranjeros. Igualmente, de acuerdo con el Ministerio de Marina, le estaba encomendado la realización de campañas oceanográficas "para el estudio de las costas y alta mar", quedando a su cargo la participación activa en los trabajos de las Comisiones Internacionales del Atlántico y Mediterráneo.

El IEO consolidó y completó su formación con el Decreto de 30 de enero de 1920 impulsado además por la reunión en Madrid de la "Comisión Internacional para la Exploración Científica del Mar Mediterráneo". El mismo Decreto enumeró también el personal científico del Instituto, integrado para los ór-

ganos centrales por el Director, Subdirector y tres Jefes para las secciones de Oceanografía, Química y Biología con sus respectivos ayudantes. Asimismo se señalaba en dicho Decreto "la conveniencia de emprender el estudio científico de los mares, con el fin de que los resultados conseguidos sirvieran de base para la explotación pesquera". "No solamente debería el Instituto dedicar su actividad al cultivo de la ciencia pura, sino que también debería preocuparse de todas las aplicaciones prácticas que permitieran aumentar la prosperidad nacional y que son objeto de una especial atención por parte de los principales países marítimos".

Conviene señalar que en aquella época todas las cuestiones sobre legislación pesquera dependían de otros organismos. Para remediar esta deficiencia se creó en 1924 la Dirección General de Pesca dependiente del Ministerio de Marina y cuya sección primera estaba integrada por el IEO que hasta entonces había dependido del Ministerio de Instrucción Pública. Más tarde se dictó un nuevo reglamento disponiendo que el Instituto tendría como principal función el estudio de los mares y el estudio biológico de los seres marinos, aplicando los conocimientos adquiridos a la organización racional de la pesca. Esta organización no duró mucho, pues por Decreto de 3 de noviembre de 1928 se crea la Dirección General de Montes, Caza y Pesca, constituyéndose el IEO en centro autónomo dependiente del Ministerio de Fomento. Posteriormente apareció el Decreto de 24 de enero de 1929 determinando que la función principal del

Instituto sería estudiar las condiciones físicas, químicas y biológicas del agua del mar, informando en estos problemas a los organismos del Estado y efectuando aquellas investigaciones que les fueran encargadas por el Ministerio de Fomento, o que estimase oportunas el director, y que tiendan a la mejor explotación de la riqueza del mar.

Durante las primeras Cortes de la República Española se cree, dentro del Ministerio de Marina, una Subsecretaría de la Marina Civil a la que pasa a depender el Instituto, que por una ley del año 1932 se reestructura de nuevo en cuatro departamentos: Oceanografía general con especial dedicación a la pesca; de Química industrial, asimilable a una tecnología de los productos pesqueros; de Biología, que comprende desde la biología de las especies hasta sus aspectos ecológicos y de cultivo; y un departamento de Comercio y Técnicas de Pesca sobre tecnología extractiva y comercialización. Este mismo decreto regula la creación de un nuevo laboratorio en Vigo, al que se le asigna la misión específica de investigación pesquera. Sin embargo, con esta nueva estructura poco es el tiempo que le queda para desarrollar sus trabajos, ya que la guerra civil va - al igual que en otros aspectos de la vida española - a trastocar los objetivos señalados.

La estructuración de las dependencias administrativas de la pesca, a partir de 1939, con la desaparición de la Subsecretaría de la Marina Civil y la creación de la Subsecretaría de la Marina Mercante - integrada primeramente

en el Ministerio de Marina - así como el exilio al que se vieron forzados gran número de españoles y entre ellos una parte importante de los científicos del Instituto, junto con la situación de penuria económica del país, sin excedente económico para invertir en investigación, dejaron un IED - y con él toda la investigación marina - totalmente desestructurado. La labor investigadora se redujo hasta casi desaparecer y la burocratización - general en el Estado - hizo presa también en este campo.

Sin embargo, es a partir de 1949 cuando se articulará un nuevo centro de investigación marina cuyo germen será la Cátedra de Zoología de la Universidad de Barcelona al frente de la cual estaba el Dr. García del Cid. Así, en sus comienzos como Sección de Biología Marina del Instituto de Biología Aplicada y a partir de 1951 como Instituto de Investigaciones Pesqueras, comienza la existencia del segundo centro de investigación marina en nuestro país. El trabajo fuertemente vocacional de los componentes de este Instituto, aun sin infraestructura adecuada, comienza a dar sus frutos en orden al conocimiento del medio marino. Asimismo el estilo académico del nuevo centro permite ir delimitando una serie de conocimientos y la apertura de nuevas áreas de trabajo, aunque su desarrollo - en igual medida que en el caso del IED - sigue condicionado por la no existencia de unas bases de política pesquera, y mucho menos de una política de los recursos marinos, que tengan como eje principal la investigación y el medio natural sobre el que se va a incidir (14).

En 1955 se creó la Junta Consultiva de la Investigación Científico-Pesquera, que preside el Subsecretario de la Marina Mercante y de la que son vocales natos el Director General de Pesca Marítima y los del IEO e IIP, con el fin de coordinar los trabajos de ambos centros investigadores. En marzo de 1961 se crea asimismo la Junta de Estudios de Pesca, dentro del organigrama de la Dirección General de Pesca Marítima y presidida por el Director General. Representados en ella el Consorcio Nacional Almadrabetero y los grupos sindicales de pesca de gran altura, altura y bajura, su misión consiste en seleccionar y proponer para su estudio los problemas más urgentes al objeto de obtener una mejor información con vistas a la ordenación más racional de la pesca, además de administrar y facilitar los fondos necesarios para los programas de investigación que propone (15). En 1963, por Decreto de 11 de julio, el IEO pasa a depender del Ministerio de Comercio a través de la Subsecretaría de la Marina Mercante con el carácter de entidad autónoma que ya tenía.

El primer Plan de Desarrollo fijó un programa de investigaciones pesqueras y definió con bastante amplitud y coherencia sus objetivos para el cuatrienio 1964-1967. En el análisis que se hace sobre los problemas fundamentales que tenía planteados la investigación pesquera en España dice: "Al tratar este punto pueden seguirse dos criterios: uno restrictivo, limitando las investigaciones a los problemas más directamente relacionados con la productividad de los mares, problema fundamental y preponderantemente científico; y otro de visión

más amplia que alcanza todo el largo y complejo proceso de las pesquerías desde el estudio de la producción primaria hasta la utilización de los productos marinos y sus derivados; es decir, añadiendo al primero los problemas relativos a la captura, manipulación, utilización, industrialización, transformación, etc., problemas éstos de carácter más tecnológico, pero no menos necesitados de investigación. Es este último criterio el que parece ser más acertado, porque, en realidad, es un proceso en el cual no hay, o no debe haber, solución de continuidad, ni desde el punto de vista científico ni desde los económicos y sociales".

La existencia de los dos organismos de investigación es contemplada también por el I Plan cuando decía que "para el desarrollo de este Plan de Investigaciones Pesqueras cuenta España, en efecto, con distintos organismos sin la debida conexión y coordinación administrativa. Es evidente que una reunión y mayor coordinación de los expresados centros, total o al menos parcialmente, repercutiría en el sentido de una mayor coordinación y eficacia en sus fines. Por tanto, en principio se considera que se hace necesario proceder a la creación de un organismo oficial único, destinado al estudio de los problemas científicos relacionados con la Oceanografía en sus diversos aspectos (biológico, químico, físico) y aprovechamiento económico de la pesca".

En marzo de 1964 el Sindicato Nacional de Pesca reconoce esta situación anómala y propugnaba una "mayor coordinación entre los organismos de la Administración" para conse-

guir un desarrollo racional del sector. Sin embargo, la pretendida agrupación del IEO y el IIP en un único organismo no fue llevada a cabo, siendo rechazada la idea, y el Plan de Investigaciones Pesqueras no pasó de ser una mera declaración programática sin apenas efectividad. Por otro lado, el volumen previsto de inversiones para el cuatrienio 1964-67 ascendía a 240 millones de pesetas, lo que supuso el 0,37 por 100 del valor de la pesca capturada en dicho período (16).

Los resultados de todo esto - junto con otros factores de política de grupo - no se hicieron esperar, y la Comisión de Pesca del II Plan de Desarrollo resumía así lo realizado anteriormente: "En el primer Plan de Desarrollo no se atendió el desarrollo de la investigación pesquera. Han pasado cuatro años y la situación no ha cambiado. La investigación ha permanecido en estado embrionario y hemos ido aumentando distancias en relación con el extranjero, en vez de acortarlas".

Con este panorama los objetivos del II Plan de Desarrollo estaban previstos en un doble nivel: "al modesto de las posibilidades presentes y, en relación con ellos no se vislumbra dificultad alguna especial, y al nivel de las necesidades del país, en relación con las cuales haría falta dinero y personal". Los objetivos se concretan en los siguientes:

- Ampliación del número de los investigadores.
- Construcción de buques de investigación.
- Edificios y construcciones.
- Investigaciones a realizar que comprende trabajos por un importe de 47,3 millones de pesetas.

- Investigaciones especiales: catastro algológico, banco sahariano y planta piloto de conservas de Santander.

El programa del II Plan, aunque más variado en sus aspectos (sigue sin citar para nada los temas de economía pesquera, gestión empresarial, mercados, etc.) es todavía más reducido en su volumen financiero - 187,5 millones de pesetas - que el anterior. Además se deshecha la propuesta sobre unificación de los centros de investigación con este párrafo de cuidadosa lectura: "En el primer Plan se hacían recomendaciones en el sentido de unificar los distintos centros de investigación españoles y burocratizar la organización de la investigación, sin prestar suficiente atención al hecho de que los organismos de investigación son fruto de un gran entusiasmo y esfuerzo y solamente se han desarrollado en donde existía un clima adecuado a la investigación y cierta coincidencia de otros medios, tales como laboratorios, bibliotecas, etc., que suplieran la insuficiencia de recursos propios. Harían falta recursos económicos elevadísimos para provocar un desarrollo e incrementar su eficiencia. El crecimiento orgánico de los centros de investigaciones existentes conducirá, naturalmente, a su mejor adecuación a los problemas locales y a una mejor distribución geográfica de su esfuerzo".

Luego del III Plan de Desarrollo, es cierto que se dió un avance en los resultados, sobre todo en lo concerniente a la parte de infraestructura (laboratorios, buques de investigación, etc.) y bastante menos en lo relacionado con el personal, al que el II Plan consideraba como objetivo prioritario.

tario (17). El III Plan, al aprobar una serie de programas concretos encaminados a potenciar la investigación marina, motivó que se designase al IEO coordinador del Gran Proyecto de Investigación Oceanográfica (GP-2) - BOE Núm. 115, de 13-V-1972 - en el que quedó también incluido el IIP (18). Con independencia de las investigaciones locales que cada Laboratorio tenía en ejecución, de las que planteaba el necesario asesoramiento, y de las derivadas de la cooperación científica internacional, el Instituto Nacional de Oceanografía tenía como labor prioritaria el desarrollo de dichos programas concretos aprobados en el III Plan, cuyos objetivos eran fundamentalmente los siguientes:

- Investigaciones sobre cultivos de peces marinos.
- Estudio de las condiciones oceanográficas de la zona Atlántica, Península Ibérica y aguas de los Archipiélagos.
- Investigaciones oceanográficas en las aguas canario-africanas.
- Estudio de las condiciones oceanográficas de nuestro litoral.
- Investigaciones sobre campos de algas.
- Investigaciones geológicas en el subsuelo, plataforma y talud continental ibérico.
- Investigación y control de la contaminación de las aguas del mar.

Asimismo es competencia de IEO, por su ámbito nacional, el conocimiento y estudio de las condiciones físicas, químicas

cas y biológicas de las aguas del mar, llevando a cabo cuantos trabajos tiendan a la mejor explotación de su riqueza; la organización de campañas de carácter científico de ámbito nacional, e incluso el concierto con otros centros oficiales para realizar trabajos comunes que se refieren a temas que investiga el Instituto; la preparación y trazado de cartas de pesca de nuestro litoral y de aquellas otras zonas frecuentadas por pesqueros españoles; la confección de estadísticas de seres marinos útiles y otras cuestiones administrativas; la organización de actos de carácter divulgativo, así como la creación de museos y acuarios, etc. (19). Fruto de las investigaciones y campañas realizadas por el IEO son las publicaciones editadas, aparecidas bajo los nombres de: Memorias, Resultados de las Campañas, Notas y Resúmenes, Boletín de Pesca, Trabajos, etc. Aparte de ellos se han publicado - y publican - trabajos en diversas revistas especializadas, tanto nacionales como extranjeras.

En la actualidad el Instituto Español de Oceanografía tiene laboratorios costeros en Santander, La Coruña, Vigo, Málaga, Mar Menor, Palma de Mallorca y Santa Cruz de Tenerife (Cuadro 3.12), todos ellos con misiones de investigación definidas y adaptadas a la región donde están situados, y que sirven a su vez de base a las campañas oceanográficas y a la toma de datos periódicos. Dispone, además, el IEO de los laboratorios centrales de Madrid en los que se encuentra la Dirección, las Jefaturas de Planificación (a excepción del Jefe del Departamento de Tecnología y Biología Pesquera,

que reside en Palma de Mallorca, y del Jefe del Departamento de Biología Aplicada que también lo hay en La Coruña), Centro Nacional de Datos Oceanográficos, Control y Calibración de Aparatos, Biblioteca y Servicios de Publicaciones y administrativos. Las áreas de estudio que realiza el Instituto se concretan en los siguientes Departamentos al frente de los cuales se encuentran sus respectivos jefes:

- Departamento de Biología Marina.
- Departamento de Biología Aplicada.
- Departamento de Tecnología y Biología Pesquera.
- Departamento de Contaminación.
- Departamento de Física.
- Departamento de Química.
- Departamento de Geología.
- Centro Nacional de Datos Oceanográficos.

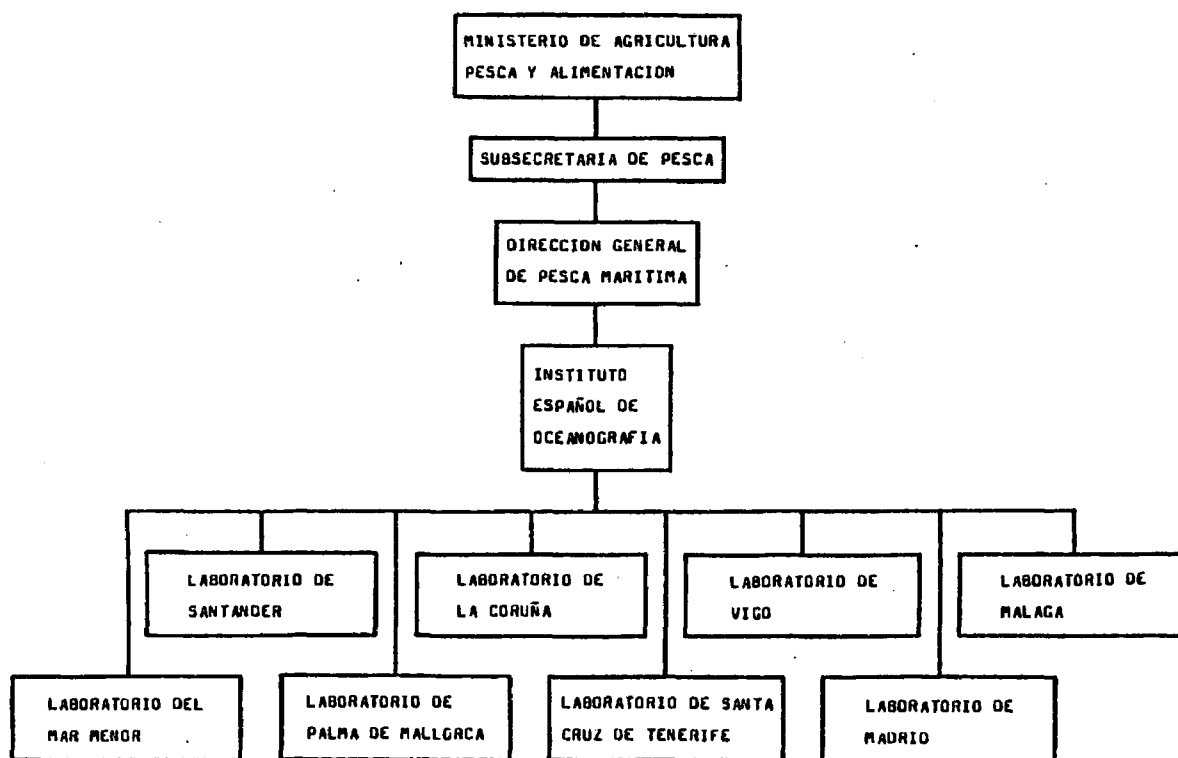
Actualmente los objetivos fundamentales del IEO van dirigidos a las investigaciones de: 1º) Pesca; 2º) Cultivos; 3º) Todos los trabajos de los Departamentos citados anteriormente que sirvan para complementar los dos primeros apartados. Por su parte, las principales áreas de trabajo del Instituto de Investigaciones Pesqueras son las siguientes:

- Productividad de pesquerías.
- Cultivos marinos.
- Oceanografía.
- Tecnología de alimentos marinos.
- Contaminación marina.

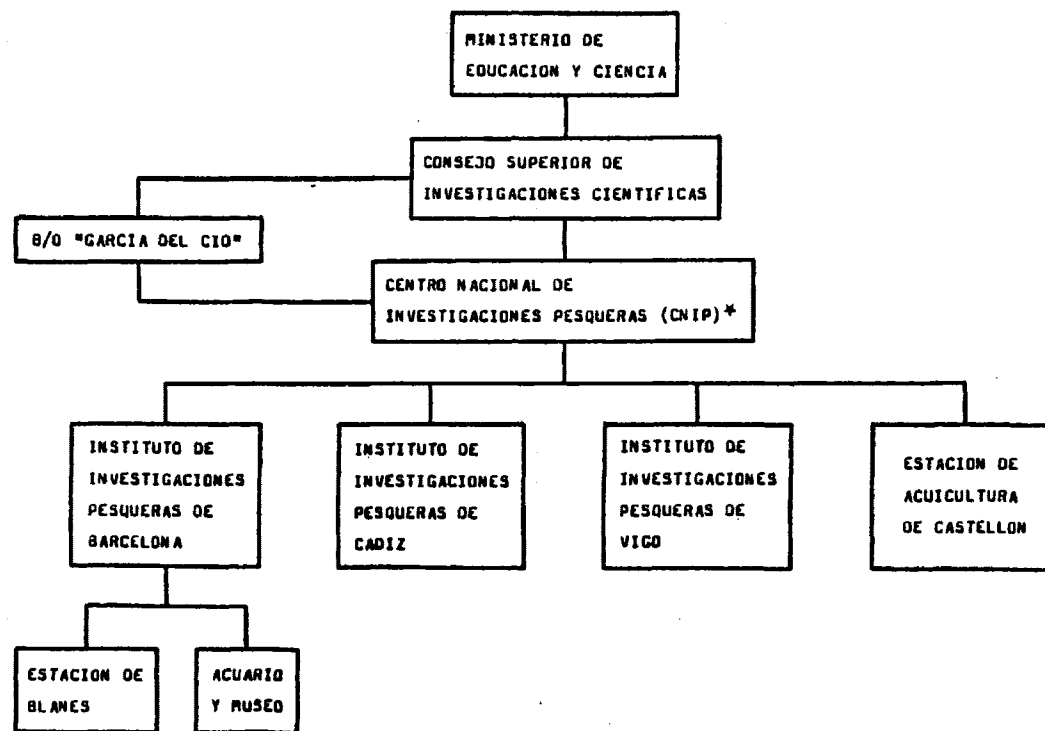
El Instituto Español de Oceanografía investiga para asesorar a los organismos estatales de los que depende, cuando le es solicitada información sobre materias de su competencia. El Instituto de Investigaciones Pesqueras también trabaja - como es obvio - en temas marinos, pero su línea de investigación puede coincidir o no con el asesoramiento que se le solicita en un momento determinado. Ambos organismos dependen de Ministerios distintos (Cuadros 3.12 y 3.13) por lo que a nivel oficial no existe ninguna relación ni coordinación entre ellos, si bien en la práctica colaboran en algunas investigaciones determinadas y en la emisión de informes científicos conjuntos, como los dados sobre los recursos explotables del litoral español y la revisión de los artes de pesca existentes.

Para GAUR (20) "el distinto origen y trayectoria histórica tanto técnica como administrativa de ambos Institutos, sus relaciones de dependencia y subordinación, aunque no formal muy real, a unos grupos u otros, la defensa de ciertos intereses ya adquiridos y prácticamente consolidados, las posibles incompatibilidades de determinados aspectos de ambas entidades y, en fin, todas las dificultades que de hecho existen", redundan en una menor efectividad por la dispersión de fuerzas que supone y la necesidad de una coordinación.

Una unificación de esfuerzos "sólo puede conseguirse poniendo ambos Institutos - integrados o no - bajo una única dirección y en dependencia jerárquica, administrativa y funcional de ella. Todas las demás soluciones que suponen la



CUADRO 3.12
ORGANIGRAMA DEL INSTITUTO ESPAÑOL DE OCEANOGRAFIA



ORGANIGRAMA DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES PESQUERAS

CUADRO 3.13

144.-

* El CNIP tiene misión coordinadora pero no es una entidad por sí misma.

formación de Juntas, Comités, representan una multiplicación innecesaria de la burocracia sin atacar de frente el problema. La posibilidad de centralizar los esfuerzos de investigación pesquera en un organismo auténticamente científico y no burocrático, con una dirección única coherente, depende exclusivamente de si se quiere o no hacerlo".

Cuando se dice unión no se quiere decir que "forzosamente haya de desaparecer uno de ellos o los dos para dar paso a otro organismo distinto. Queremos decir coordinación, unidad de criterio en su funcionamiento, coherencia global de sus trabajos. Para ello es necesaria la existencia de una entidad única, con una dirección única que sea la responsable de la marcha y desarrollo de toda la investigación pesquera española. Sobre esta base las soluciones concretas son múltiples, incluida la supervivencia de ambos Institutos con funciones coordinadas, pero distintas, de acuerdo con unas especializaciones de ambos centros. Lo verdaderamente fundamental - concluye GAUR - es la existencia de una unidad de dirección, en un clima científico real y no formal o burocrático, que canalice todo el esfuerzo científico en una acción eficaz y coherente".

Para finalizar diremos que el IEO, por ser un organismo de competencia nacional, represente a España en los organismos oceanográficos internacionales: Consejo Internacional para la Explotación del Mar (CIES), Comisión Internacional para la Exploración Científica del Mar Mediterráneo (CIESM), Comisión Oceanográfica Intergubernamental (COI) y Comisión Cien

tífica de Investigación Oceanográfica, participando en las campañas internacionales de cooperación científica programadas por estos organismos internacionales.

Por último, cabe señalar que en la región gallega existen en la actualidad cuatro centros de investigación dedicados a los recursos marinos: dos laboratorios del Instituto Español de Oceanografía (uno en Vigo y otro en La Coruña), el Centro Experimental del Plan Marisquero en Villajuan (Vilagarcía de Arosa) y un laboratorio en Vigo del Instituto de Investigaciones Pesqueras. Esta última ciudad es la única en todo el Estado que cuenta con laboratorios de ambos Institutos. Sin embargo, en opinión de U. Labarta (21) "la actual situación de la investigación en Galicia y en el Estado se refleja en una insuficiencia de medios, nula claridad en los objetivos, y falta de líneas de actuación programadas que se imbriquen como base de conocimiento y solución de los problemas que afectan al mar gallego. La investigación del medio marino - continúa Labarta - sigue siendo ignorada, en una buena medida, por la Administración como eje prioritario sobre el que gira una explotación de los recursos marinos y el desarrollo de un sector técnico, económico y socialmente racional".

Por otro lado, López Veiga (22) asegura que "es frecuente la distinción que se hace bien sea entre investigación básica y aplicada o bien entre biólogos pesqueros y otros biólogos marinos". Dicho autor recalca que "la regulación pesquera es algo que engloba muchas disciplinas dentro del

campo de la investigación marina: Oceanografía, Planctología, etc., y del progreso de este conjunto de conocimientos dependerá nuestro conocimiento de los recursos y en general de la regulación de los mismos. No existe pues una investigación básica y una aplicada, sino determinados campos de la investigación que dan resultados a muy corto plazo y otros que los dan a un plazo más largo. Encerrarse en los primeros exclusivamente descuidando los segundos es un grave error que se paga caro, ya que si bien se pueden conseguir de esta manera resultados inmediatos que pueden ser muy prácticos a corto plazo, esto conduce a un estancamiento del conocimiento a un plazo más largo, con toda seguridad. Los recursos marinos de Galicia - concluye Veiga - son sin duda de extraordinaria importancia, y su adecuada administración dependerá a la larga del impulso que se le dé a todas y cada una de las áreas de investigación marina en este país".

Por su parte, la Asociación Española de Científicos, que celebró en Vigo sus jornadas de estudio correspondientes al año 1981, ha hecho públicas (23) las conclusiones a que llegaron los participantes, entre las que destaca tanto la conformación de la necesidad de un centro de estudios superiores del mar como "el haber detectado en Vigo su interés por ser sede de este centro". El texto íntegro de dichas conclusiones es el siguiente:

" 1.- La complejidad del estudio del mar exige la interacción de una serie de especialistas en todas las ramas del saber que lleve a una planificación integrada cuyo objetivo

sea el aprovechamiento y explotación racional y óptima de sus recursos. Para ello es necesario el desarrollo de la investigación oceanológica y en general científica, así como de nuevos progresos tecnológicos.

2.- Dada la serie de factores limitantes que afectan el desarrollo de la acuicultura, no parece que sea ésta, a nivel mundial, la gran panacea que resuelva los problemas alimentarios, aun cuando, a nivel local como es el caso de Galicia, sí que puede tener una importancia decisiva.

3.- España depende, en sus dos terceras partes, de pesquerías en zonas económicas exclusivas de otros países. Por ello, para poder tener acceso a recursos marinos debe estar en condiciones de ofrecer colaboración científica y técnica a nivel internacional.

4.- El actual proceso de revisión del ordenamiento jurídico-marítimo internacional deberá procurar un justo equilibrio entre los legítimos intereses de los Estados en los espacios marinos, con especial atención a los aspectos de la conservación y ordenación de los recursos, la preservación del medio, la soberanía de los Estados y con particular atención a las aguas jurisdiccionales en los archipiélagos.

5.- En materia de gestión, ordenación y potenciación de los recursos de los mares, la acción de los Estados deberá descender tanto en el despliegue de sus competencias normativas sobre las zonas bajo su jurisdicción o influencia como en las actuaciones concertadas a nivel universal

o general, regional y bilateral, sobre todo a través de organizaciones regionales y de arreglos convencionales con terceros países.

6.- La respuesta adecuada a la unidad del medio marino habrá de ser la elaboración de una política marina integrada.

7.- La participación de representantes de los sectores universitario, de investigación y empresarial, relacionados con los problemas del mar desde sus distintas perspectivas, ha permitido el análisis del estado actual de investigación y enseñanza en este campo y de su proyección de futuro.

8.- Teniendo en cuenta la multidisciplinaridad de los problemas y la complejidad y carácter global de los mismos, así como el aspecto cualificado de la demanda existente en este sector, para la debida explotación de los recursos marinos, se estima necesario potenciar las relaciones entre los distintos organismos de investigación y de formación.

9.- Para satisfacer la demanda social en el ámbito marino, los diferentes estudios universitarios junto con las enseñanzas especializadas deben actuar de manera coordinada sobre la base, en todo caso, de la formación disciplinar previamente adquirida en los centros correspondientes.

De esta forma, un posible centro de estudios superiores del mar podría responder a las necesidades sociales de este sector con una programación de enseñanzas ágil y diversificada que comprendiera desde cursillos específicos hasta estudios de postgrado al más alto nivel, al tiempo que pudiera

servir de encuentro de los investigadores de esta área.

10.- La Asociación Española de Científicos ha detectado, a través de sus jornadas de estudio 1981, celebradas en Vigo, el interés de dicha ciudad por ser la sede de un centro de estudios superiores del mar".

Como ya hemos indicado, no quisiéramos terminar este epígrafe sin hacer una breve referencia a los aspectos educativos de la formación náutico-pesquera que imparten los Institutos Politécnicos Nacionales Marítimo-Pesqueros. En dichos centros se cursan dos planes de estudios en la actualidad: 1ª) El Plan de Formación Profesional (o Plan Nuevo) y 2ª) El Plan Profesional llamado "de adultos" (para diferenciarlo del primero). El Plan de Formación Profesional, en su rama Marítimo-Pesquera, depende de dos Ministerios: del de Educación y Ciencia, en lo referente a planes de estudios de asignaturas no tecnológicas, y para todo lo demás - nóminas, personal, administración, etc. - del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

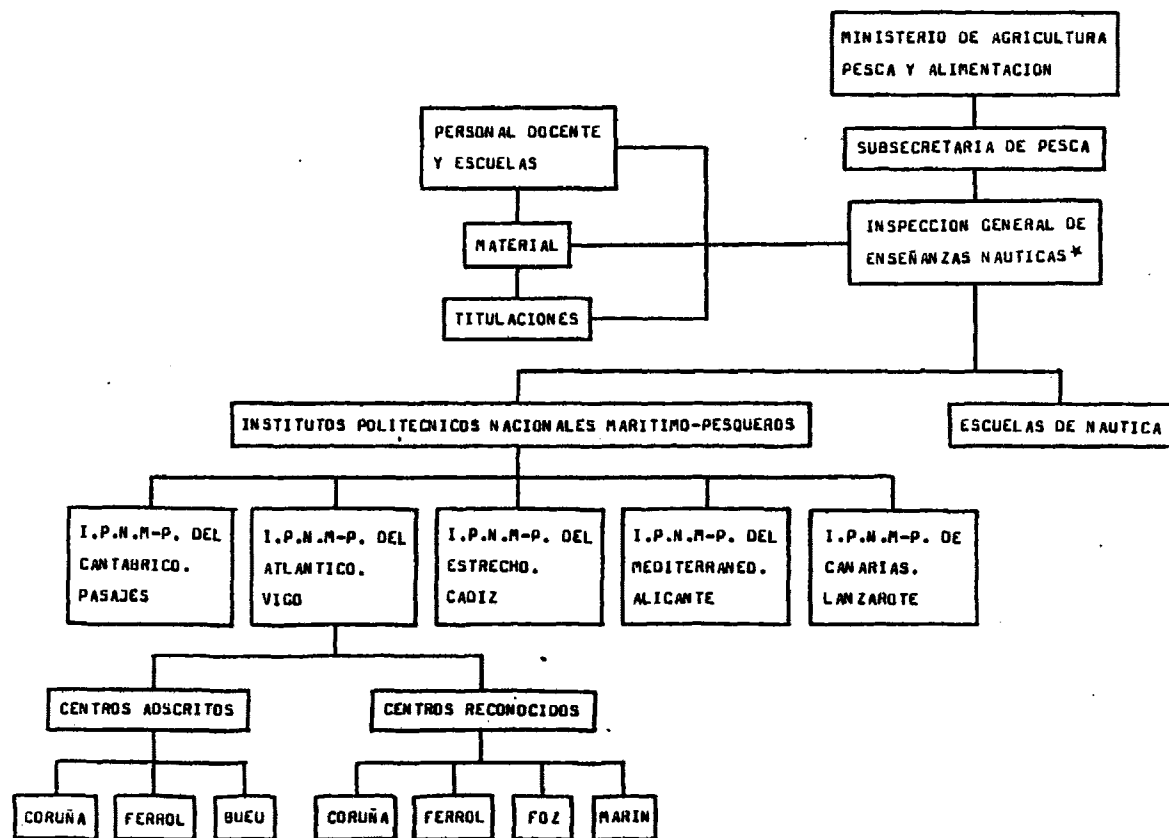
Los alumnos del Plan de Formación Profesional (rama Marítimo-Pesquera) obtienen al finalizar sus estudios dos clases de titulaciones: 1ª) El título académico de Formación Profesional dado por el Ministerio de Educación y Ciencia, y 2ª) El título profesional expedido por la Subsecretaría de Pesca, a través de los Institutos Politécnicos Nacionales Marítimo-Pesqueros. Las enseñanzas que imparten y los títulos y diplomas que otorgan estos Institutos Politécnicos son los siguientes:

- Patrón Mayor de Cabotaje.
- Patrón de Cabotaje.
- Capitán de Pesca.
- Patrón de Pesca de Altura.
- Patrón de 1ª de Pesca Litoral.
- Patrón de 2ª de Pesca Litoral.
- Mecánico Naval Mayor.
- Mecánico Naval de 1ª Clase.
- Mecánico Naval de 2ª Clase.
- Radiotelefonista Naval.
- Electricista Naval Mayor.
- Electricista Naval de 1ª Clase.
- Electricista Naval de 2ª Clase.

Existen también otras enseñanzas, como son las de:

- Patrón de Tráfico Interior.
- Patrón de Pesca Local.
- Motorista Naval.
- Contramaestre Electricista.
- Patrón de Yate.

Cada Instituto Politécnico tiene varios centros privados o entidades estatales reconocidas, que pueden ser a su vez Centros Adscritos para enseñanzas del Plan de Formación Profesional, rama Marítimo-Pesquera, o bien Centros Reconocidos para cuestiones relacionadas con el Plan Profesional "de adultos". Puede darse el caso también de la existencia de Centros que sean a su vez Adscritos y Reconocidos, como sucede por ejemplo con la antigua Universidad Laboral de La



* Categoría administrativa de Subsección General.

CUADRO 3.14
ORGANIGRAMA DE LAS ENSEÑANZAS MARITIMO-PESQUERAS

Coruña, hoy Instituto Nacional de Enseñanzas Integradas (INEI), y la Escuela Profesional Náutico-Pesquera de El Ferrol.

Por lo que se refiera a Galicia, son Centros Adscritos al Instituto Politécnico Nacional Marítimo-Pesquero del Atlántico, el INEI de La Coruña y los Centros Adscritos de Formación Profesional de El Ferrol, Bueu, Santa Eugenia de Riveira y Noya (este último ya desaparecido y el de Riveira a punto de extinguirse). En cuanto a los Centros Reconocidos para la formación "de adultos" dependientes del mencionado Instituto Politécnico del Atlántico, éstos se encuentran ubicados en La Coruña, El Ferrol, Foz y Marín (Cuadro 3.14).

III.4. Encuesta sobre el futuro de la pesca

Quisiéramos terminar este capítulo dedicado al marco económico en que se desenvuelve la actividad pesquera en Galicia, incluyendo en él una encuesta sobre el futuro de la pesca realizada por CEPSA (24) a lo largo del litoral español entre los armadores de buques de 58 puertos dedicados a esta actividad.

Debido al contacto de la Compañía Española de Petróleos, S.A. con el mundo pesquero, esta empresa tenía noticia de las dificultades por las que atravesaba el sector. El problema se conocía pero no las causas, lo que determinó la

realización de un estudio base que detectara la gravedad de la crisis aun a falta de información acerca de la misma. El paso siguiente fué la puesta en marcha de la encuesta que a bajo figura, para intentar plasmar las ideas de los propios armadores sobre las razones que habían llevado al sector a la situación actual, así como averiguar las posibles solucio nes para su relanzamiento. Posteriormente a la confección de este estudio, se ha producido la declaración por terceros países de las 200 millas de Zona Económica Exclusiva, hecho que da lugar - como ya se ha visto - a una nueva problemáti ca pesquera, pero que no desvirtúa en absoluto los demás pro blemas latentes que tiene planteado el sector.

El formulario de la encuesta se había diseñado de la siguiente manera:

1.- ¿ CONSIDERA VO. QUE EL ACTUAL MOMENTO DEL SECTOR PESQUERO

	A nivel <u>nacional</u>	En su zona <u>en concreto</u>
A) Supone una crisis profunda ?	_____	_____
B) Supone una crisis superficial ?	_____	_____
C) No se le puede llamar crítico, pero tampoco es bueno ?	_____	_____

2.- ¿ EN QUE MEDIDA CREE VO. QUE EL ACTUAL MOMENTO DEL SECTOR SE HALLA INFLUIDO POR LA CRISIS ECONOMICA GENERAL QUE PA- DECE EL PAIS ? (Conteste libremente).

3.- ¿ CUALES SON, A SU JUICIO, LOS SINTOMAS QUE MAS AFECTAN

155.-

AL SECTOR PESQUERO EN ESTE MOMENTO ? (Valore de 1 a 3 según sea su criterio de importancia, de menor a mayor).

- Inflación de costes.
- Alza de salarios.
- Problemas crediticios.
- Creciente descapitalización del sector.
- Antigüedad de las flotas.
- Excesiva atomización del sector.
- Escasa competitividad a nivel internacional.
- Exceso de importaciones.
- Falta de apoyo oficial.
- Falta de protección oficial.
- Problemas de aguas jurisdiccionales.
- Contaminación de las aguas.
- Deficiente control de los bancos de pesca.
- Excesivos escalones de comercialización.
- Deficiente política de precios oficiales.
- Contracción del consumo final.
- Falta de formación en el personal.
- Falta de Reglamentación Laboral coherente con la problemática del sector.
- Incumplimiento de contratos laborales
- Falta de personal.
- Excesiva dispersión de los órganos de la Administración del sector pesquero.

4.- ¿ PIENSA VD. QUE EXISTEN ALGUNOS OTROS FENOMENOS, APARTE

DE LOS APUNTADOS ANTERIORMENTE, QUE AFECTAN DE FORMA ESPECIFICA AL SECTOR ?

4a.- ¿ CUALES ? (Conteste libremente, por orden de importancia).

5.- ¿ CONSIDERA QUE EXISTEN ALGUNOS FENOMENOS QUE DESTACAN DE FORMA ESPECIAL EN SU ZONA ?

5a.- ¿ CUALES ? (Especificar).

6.- ¿ QUE ACTITUDES PRIMORDIALES DEBERIA ADOPTAR EL ARMADOR ANTE EL ACTUAL MOMENTO DEL SECTOR ? (Conteste libremente).

7.- ¿ QUE MEDIDAS DEBERIAN SER ADOPTADAS A NIVEL NACIONAL PARA PROVOCAR LA REACTIVACION DEL SECTOR A CORTO PLAZO ? (Conteste libremente, por orden de urgencia).

8.- ¿ EN MANOS DE QUIEN CREE VD. QUE SE HALLA LA SOLUCION DE LA ACTUAL CRISIS DEL SECTOR PESQUERO ?

- De la situación económica mundial.
- De la situación económica nacional.
- De la Administración Central.
- De la Administración local.
- De los propios armadores.

Los resultados de la encuesta a nivel nacional fueron los que figuran a continuación:

Pregunta 1.*

¿Considera Vd. que el actual momento del Sector Pesquero

A) Supone una crisis profunda ?

B) Supone una crisis superficial ?

C) No se le puede llamar crítico, pero tampoco es bueno ?

A nivel nacional

	Armadores de más de 100 TRB	Armadores hasta 100 TRB	Resultado global
A	91,1	86,6	89,3
B	3,3	5,1	4,0
C	4,6	7,4	5,8
NS/NC	0,8	0,7	0,8

A nivel de su zona concreta

	Armadores de más de 100 TRB	Armadores hasta 100 TRB	Resultado global
A	90,9	85,8	88,8
B	3,3	5,1	4,0
C	4,9	8,2	6,3
NS/NC	0,8	0,7	0,8

* Los resultados al haberse pedido al ordenador una sola cifra decimal no suman exactamente el 100 %.

Pregunta 2.*

¿En qué medida cree Vd. que el actual momento del sector se halla influido por la crisis económica general que padece el país ?

	<u>%</u>
- Su influencia es muy importante	38,5
- La crisis no tiene nada que ver con la situación de la economía del país	50,4
- NS/NC	11,1

Pregunta 3.

¿Cuáles son, a su juicio, los síntomas que más afectan al Sector Pesquero en este momento ?

	Poco import.	Impor- tante	Muy import.	NS/NC
- Inflación de costes . . .	1,9	7,2	90,2	0,4
- Alza de salarios	26,7	24,7	47,1	1,2
- Problemas crediticios . .	35,3	31,9	31,2	1,4
- Creciente descapitaliza- ción del sector	17,9	32,5	39,1	10,4
- Antigüedad de las flotas	53,1	26,7	18,8	1,2

* Debido a la diversidad de las respuestas, al ser las preguntas libres, éstas se han agrupado por temas.

159.-

- Excesiva atomización del sector	35,2	28,9	24,7	11,0
- Escasa competitividad a nivel internacional . .	39,3	20,9	28,9	10,7
- Exceso de importaciones	12,1	14,2	72,4	1,1
- Falta de apoyo oficial .	13,1	16,6	68,8	1,2
- Falta de protección oficial	11,6	16,0	71,3	0,9
- Problemas de aguas jurisdiccionales	16,0	10,6	73,0	0,1
- Contaminación de aguas .	58,1	17,1	23,5	1,1
- Deficiente control de los bancos de pesca . .	23,1	36,4	39,5	0,8
- Excesivos escalones de comercialización	10,5	18,8	69,8	0,8
- Deficiente política de precios oficiales . . .	17,8	21,5	59,8	0,9
- Contracción del consumo final	24,4	26,9	47,0	1,6
- Falta de formación en el personal	40,1	26,9	32,0	0,8
- Falta de reglamentación laboral coherente . . .	46,3	21,7	30,6	1,2
- Incumplimiento de contratos laborales	54,1	14,1	30,6	1,1
- Falta de personal . . .	27,0	24,1	48,2	0,4
- Excesiva dispersión de los órganos de la Admón.	19,7	23,3	55,7	1,1

Clasificación por orden de importancia de los síntomas que afectan al Sector Pesquero según porcentaje de respuesta "muy importante":

	<u>%</u>
1a.- Inflación de costes	90,2
2a.- Problemas de aguas jurisdiccionales	73,0
3a.- Exceso de importaciones	72,4
4a.- Falta de protección oficial	71,3
5a.- Excesivos escalones de comercialización . .	69,8
6a.- Falta de apoyo oficial	68,8
7a.- Deficiente política de precios oficiales .	59,8
8a.- Excesiva dispersión de los órganos de la Administración del sector pesquero	55,7
9a.- Falta de personal	48,2
10a.- Alza de salarios	47,1
11a.- Contracción del consumo final	47,0
12a.- Deficiente control de los bancos de pesca .	39,5
13a.- Creciente descapitalización del sector . .	39,1
14a.- Falta de formación del personal	32,0
15a.- Problemas crediticios	31,2
16a.- Falta de reglamentación laboral coherente con la problemática del sector	30,6
17a.- Incumplimiento de contratos laborales . . .	30,6
18a.- Escasa competitividad a nivel internacional	28,9
19a.- Excesiva atomización del sector	24,7
20a.- Contaminación de las aguas	23,5
21a.- Antigüedad de las flotas	18,8

161.-

Pregunta 4.

¿ Piensa Vd. que existan otros fenómenos, aparte de los
apuntados anteriormente, que afectan de forma específica al
sector ?

	<u>%</u>
SI	40,6
NO	51,5
NS/NC	7,7

Pregunta 4a.*

¿ Cuáles ?

	<u>%</u>
- Fenómenos derivados de deficiencias en la Administración	40,2
- Fenómenos derivados del alza en los costes de explotación	36,2
- Fenómenos derivados de la deficiente infra- estructura del sector	27,4
- Otros	31,0

* Dado que a la pregunta se podía dar respuesta múltiple,
la suma de porcentajes es superior a 100. El porcentaje que
se indica corresponde a las respuestas sobre el total de
encuestados.

162.-

Pregunta 5.

¿ Considera que existen algunos fenómenos que destacan de forma especial en su zona ?

	<u>%</u>
SI	46,5
NO	30,3
NS/NC	23,1

Pregunta 5a.

¿ Cuáles ?

	<u>%</u>
- Relacionados con la deficiente infraestructura del sector	42,0
- Relacionados con las aguas jurisdiccionales	40,8
- Relacionados con deficiencias de la Admón.	33,1
- Relacionados con problemas laborales	23,6
- Relacionados con la inflación de costes	15,9
- Otros	24,2

Pregunta 6.

¿ Qué actitudes primordiales debería adoptar el armador ante el actual momento del sector ?

	<u>%</u>
- Amarrar la flota	35,1
- Pedir ayuda a la Administración	17,8
- Crear cooperativas de armadores	12,5
- Abandonar la actividad	11,6

163.-

- Modificar la estructura comercial	11,0
- Modificar la estructura del sector	8,9
- Resistir mientras se pueda	3,0

Pregunta 7.

¿ Qué medidas deberían ser adoptadas a nivel nacional para provocar la reactivación del sector a corto plazo ?

	<u>%</u>
- Medidas por parte de la Administración	33,6
- Reducción de los costes de explotación	28,2
- Supresión de las importaciones	21,9
- Medidas de tipo técnico (investigación, infra- estructura, etc)	21,5
- Regulación del precio del pescado	19,4
- Reorganización de los canales de distribución	14,0
- Reorganización de los órganos de la Adminis- tración que rigen la pesca	11,6
- Otros	33,8

Pregunta 8.

¿ En manos de quién cree Vd. que se halla la solución de la actual crisis del Sector Pesquero ?

	<u>%</u>
- De la situación económica mundial	21,4
- De la situación económica nacional	24,5
- De la Administración Central	75,7
- De la Administración Local	8,5
- De los propios armadores	26,9
- NS/NC	9,6

Por lo que respecta a Galicia, la encuesta fue realizada en los siguientes puertos:

Provincia de Lugo: Ribadeo, Foz, Burela, San Ciprián y Cillero.

Provincia de La Coruña: Ortigueira-Espasante, Cedeira, La Coruña, Muros, Santa Eugenia de Riveira y Aguiño.

Provincia de Pontevedra: Villagarcía de Arosa, Marín, Bueu, Cangas y Vigo.

Los porcentajes obtenidos en las provincias costeras gallegas son los que a continuación se expresan, aunque para no hacer excesivamente farragosa su lectura nos limitaremos a los resultados de las preguntas cerradas, teniendo en cuenta que para la primera - al pedir al ordenador una sola cifra decimal - los porcentajes no suman exactamente 100. En cuanto a la pregunta octava - al ser de contestación múltiple - la suma de éstos supera la centena, correspondiendo los que se indican a las respuestas sobre el total de encuestados.

LUGO

Pregunta 1.

¿ Considera Vd. que el actual momento del Sector Pesquero

	<u>%</u>
A) Supone una crisis profunda ?	77,0
B) Supone una crisis superficial ?	7,7
C) No se le puede llamar crítico, pero tampoco es bueno ?	15,3

165.-

Pregunta 3.

¿Cuáles son, a su juicio, los síntomas que más afectan al Sector Pesquero en este momento ?

	Poco import.	Impor- tante	Muy import.
- Inflación de costes	3,8	7,7	88,5
- Alza de salarios	53,8	7,7	38,5
- Problemas crediticios	34,6	19,2	46,2
- Creciente descapitalización del sector	37,5	25,0	37,5
- Antigüedad de las flotas	53,8	7,7	38,5
- Excesiva atomización del sector	-	12,5	87,5
- Escasa competitividad a nivel internacional	12,5	12,5	75,0
- Exceso de importaciones	11,5	3,8	84,7
- Falta de apoyo oficial	7,7	7,7	84,6
- Falta de protección oficial	15,3	7,7	77,0
- Problemas de aguas juris- diccionales	7,7	7,7	84,6
- Contaminación de las aguas	57,7	11,5	30,8
- Deficiente control de los banco de pesca	23,0	19,2	57,8
- Excesivos escalones de comercialización	-	-	100,0
- Deficiente política de precios oficiales	19,2	7,7	73,1

166.-

- Contracción del consumo final	19,2	11,5	69,3
- Falta de formación en el personal	46,2	27,0	26,9
- Falta de reglamentación laboral coherente con la problemática del sector	38,5	3,8	57,7
- Incumplimiento de contratos laborales	57,7	3,8	38,5
- Falta de personal	50,0	11,5	38,5
- Excesiva dispersión de los órganos de la Admón.	23,0	11,5	65,5

Clasificación por orden de importancia de los síntomas que afectan al Sector Pesquero según porcentaje de respuesta "muy importante":

	<u>%</u>
12.- Excesivos escalones de comercialización .	100,0
22.- Inflación de costes	88,5
32.- Excesiva atomización del sector	87,5
42.- Exceso de importaciones	84,7
52.- Falta de apoyo oficial	84,6
62.- Problemas de aguas jurisdiccionales . . .	84,6
72.- Falta de protección oficial	77,0
82.- Escasa competitividad a nivel internacional	75,0
92.- Deficiente política de precios oficiales	73,1
102.- Contracción del consumo final	69,3

167.-

11ª.- Excesiva dispersión de los órganos de la Administración del sector pesquero	65,5
12ª.- Deficiente control de los bancos de pesca	57,8
13ª.- Falta de reglamentación laboral coherente con la problemática del sector	57,7

Pregunta 8.

¿ En manos de quién cree Ud. que se halla la solución
de la actual crisis del Sector Pesquero ?

	<u>%</u>
- De la situación económica mundial	11,8
- De la situación económica nacional	-
- De la Administración Central	94,1
- De la Administración Local	-
- De los propios armadores	-

Quizá sea Lugo la provincia que en sus conclusiones se
aparta más del conjunto nacional. Se encuentra entre los por-
centajes más bajos - 77 por 100 - respecto a la gravedad
del momento actual del sector.

Con relación a los síntomas que más afectan, se observa
que la totalidad de los encuestados opina como "muy importan-
te" la existencia de excesivos escalones de comercialización,
siendo también muy elevados los porcentajes relativos a la
inflación de costes y a la atomización del sector.

LA CORUÑA

Pregunta 1.

¿Considera Ud. que el actual momento del Sector Pesquero

168.-

	<u>%</u>
A) Supone una crisis profunda ?	87,8
B) Supone una crisis superficial ?	4,0
C) No se le puede llamar crítico, pero tampoco es bueno ?	8,2

Pregunta 3.

¿Cuáles son, a su juicio, los síntomas que más afectan al Sector Pesquero en este momento ?

	<u>Poco import.</u>	<u>Impor- tante</u>	<u>Muy import.</u>
- Inflación de costes	-	10,2	89,8
- Alza de salarios	28,6	27,5	43,9
- Problemas crediticios	42,8	25,5	31,7
- Creciente descapitalización del sector	25,6	30,2	44,2
- Antigüedad de las flotas	56,1	29,6	14,3
- Excesiva atomización del sector	55,8	16,2	28,0
- Escasa competitividad a nivel internacional	51,1	14,0	34,9
- Exceso de importaciones	15,3	11,2	73,5
- Falta de apoyo oficial	15,3	18,3	66,4
- Falta de protección oficial	9,2	20,4	70,4
- Problemas de aguas juris- diccionales	32,6	20,4	47,0
- Contaminación de las aguas	74,5	10,2	15,3

169.-

- Deficiente control de los bancos de pesca	34,7	32,6	32,7
- Excesivos escalones de comercialización	14,3	19,4	66,3
- Deficiente política de precios oficiales	18,3	19,4	62,3
- Contracción del consumo final	31,6	26,5	41,9
- Falta de formación en el personal	46,9	21,4	31,7
- Falta de reglamentación labo- ral coherente con la proble- mática del sector	56,2	21,4	22,4
- Incumplimiento de contratos laborales	57,2	21,4	21,4
- Falta de personal	29,6	32,6	37,8
- Excesiva dispersión de los órganos de la Admón.	18,3	26,5	55,2

Clasificación por orden de importancia de los síntomas
que afectan al Sector Pesquero según porcentaje de respues-
ta "muy importante":

	<u>%</u>
12.- Inflación de costes	89,8
22.- Exceso de importaciones	73,5
32.- Falta de protección oficial	70,4
42.- Falta de apoyo oficial	66,4
52.- Excesivos escalones de comercialización .	63,3

170.-

62.- Deficiente política de precios oficiales	62,3
72.- Excesiva dispersión de los órganos de la Administración del sector pesquero . . .	55,2

Pregunta 8.

¿ En manos de quién cree Vd. que se halla la solución de la actual crisis del Sector Pesquero ?

	<u>%</u>
- De la situación económica mundial	25,6
- De la situación económica nacional	35,1
- De la Administración Central	94,6
- De la Administración Local	13,5
- De los propios armadores	22,9

El detalle más significativo de la encuesta en la provincia de La Coruña es el escaso número de síntomas considerados como "muy importantes" por más de la mitad de los encuestados.

PONTEVEDRA

Pregunta 1.

¿ Considera Vd. que el actual momento del Sector Pesquero

	<u>%</u>
A) Supone una crisis profunda ?	92,9
B) Supone una crisis superficial ?	-
C) No se le pueda llamar crítico, pero tampoco es bueno ?	7,1

Pregunta 3.

¿Cuáles son, a su juicio, los síntomas que más afectan al Sector Pesquero en este momento ?

	Poco import.	Impor- tante	Muy import.
- Inflación de costes	-	2,8	97,2
- Alza de salarios	25,7	32,9	41,4
- Problemas crediticios	40,0	25,7	34,3
- Creciente descapitalización del sector	35,3	35,3	29,4
- Antigüedad de las flotas	48,6	30,0	21,4
- Excesiva atomización del sector	41,2	23,5	35,3
- Escasa competitividad a nivel internacional	52,9	23,5	23,6
- Exceso de importaciones	5,7	10,0	84,3
- Falta de apoyo oficial	8,6	18,5	72,9
- Falta de protección oficial	11,4	12,8	75,8
- Problemas de aguas juris- diccionales	18,5	8,5	73,0
- Contaminación de las aguas	78,7	8,5	12,8
- Deficiente control de los bancos de pesca	22,8	34,3	42,9
- Excesivos escalones de comercialización	15,7	24,3	60,0
- Deficiente política de precios oficiales	12,8	10,0	77,2

172.-

- Contracción del consumo final	41,4	11,4	47,2
- Falta de formación en el personal	51,4	20,0	28,6
- Falta de reglamentación laboral coherente con la problemática del sector	37,1	21,4	41,5
- Incumplimiento de contratos laborales	58,6	11,4	30,0
- Falta de personal	21,4	30,0	48,6
- Excesiva dispersión de los órganos de la Admón.	11,4	12,8	75,8

Clasificación por orden de importancia de los síntomas que afectan al Sector Pesquero según porcentaje de respuesta "muy importante".

	<u>%</u>
1º.- Inflación de costes	97,2
2º.- Exceso de importaciones	84,3
3º.- Deficiente política de precios oficiales	77,2
4º.- Falta de protección oficial	75,8
5º.- Excesiva dispersión de los órganos de la Administración del sector pesquero . . .	75,8
6º.- Problemas de aguas jurisdiccionales . . .	73,0
7º.- Falta de apoyo oficial	72,9
8º.- Excesivos escalones de comercialización .	60,0

Pregunta 8.

¿ En manos de quién cree Vd. que se halla la solución

173.-

de la actual crisis del Sector Pesquero ?

	<u>%</u>
- De la situación económica mundial	18,9
- De la situación económica nacional	21,6
- De la Administración Central	89,2
- De la Administración Local	10,8
- De los propios armadores	37,8

La provincia de Pontevedra cuenta con el primer puerto español en cuanto a flota congeladora se refiere y por lo tanto la encuesta es fiel reflejo de las características de la misma. Los dos síntomas que afectan a los buques congeladores aparecen en primer y tercer lugar de importancia, es decir, inflación de costes y deficiente política de precios oficiales.

Asimismo, las importaciones de productos del mar congelados demuestran su incidencia sobre el subsector en el alto porcentaje de importancia que se le concede dentro de la escala correspondiente de respuestas a la pregunta tercera. El resto de la clasificación no se aparta demasiado de la media.

Por otro lado es de destacar que tanto a nivel nacional como en las provincias costeras gallegas, es muy alto el porcentaje de armadores que opinan que la solución de la actual crisis del Sector Pesquero se encuentra en manos de la Administración Central. Por ello, después de lo expuesto acerca de la problemática pesquera de las provincias en que

se ha desarrollado el estudio, los técnicos de CEPSA han considerado oportuno concluir sugiriendo una serie de medidas - unas comunes y otras específicas - que sería conveniente adoptar en beneficio del sector. Estas medidas son las siguientes:

Medidas comunes para todo el Sector Pesquero

- a) Creación de un organismo rector de la pesca a nivel de Subsecretaría o en su defecto potenciación de la actual Dirección General de Pesca y posteriormente establecer un plan pesquero nacional.
- b) Reducción de los costes de explotación.
- c) Regularizar las importaciones, imponiendo fuertes gravámenes compensatorios, al mismo tiempo que se vigila estrechamente su aplicación.
- d) Puesta en marcha de un plan de tratados internacionales para facilitar la pesca en aguas extranjeras.
- e) Remodelación de los actuales canales de comercialización.
- f) Establecer una Reglamentación Laboral que abarque a todo el sector y satisfaga las aspiraciones de la parte económica y la social.
- g) Potenciar al máximo la investigación pesquera, tanto a nivel marino como de estudio de mejoras técnicas para los diversos tipos de barcos.
- h) Reestructuración de la flota, primando si es necesario el desguace a precios razonables y facilitando la exportación de buques.

175.-

- 1) Promoción del consumo de pescado y sobre todo de aquellas especies de las que existen mayores stocks.

Medidas específicas para los distintos subsectores

Bajura:

- a) Que el recién creado FROM* al mismo tiempo que garantiza unos precios mínimos, sirva para estabilizar el mercado.
- b) Facilitar la salida de especies de baja calidad, con destino a subproductos, a unos precios rentables.
- c) Modernización de la flota.

Altura de fresco:

Los apartados a) y b) anteriores son válidos para este subsector.

Congelador:

- a) Eliminación de precios máximos.
- b) Facilitar la exportación desde puerto extranjero, concediendo la desgravación fiscal correspondiente, a la flota de cerco.
- c) Reconsiderar la actual Ordenanza Laboral.
- d) Crear un crédito de "marea" a fin de monetizar la mercancía en el momento de la descarga.

* "Fondo de Regulación y Organización del Mercado de los Productos de la Pesca y Cultivos Marinos".

Bacaladero:

- a) Créditos para poner de nuevo en marcha a la flota.
- b) Buscar una salida para los stocks existentes.

En todos los casos sería conveniente estudiar la posibilidad de exenciones fiscales, considerando la situación actual, equiparándola a las "declaraciones de catástrofe" que se producen en otros sectores productivos.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

1. MOPU. Dirección General de Ordenación y Acción Territorial
"Informe Preliminar: Situación Actual y Diagnóstico"
Plan Director Territorial de Coordinación de Galicia
Santiago de Compostela, 1978.
2. Fernando González Laxe
"Problemas da pesca costeira galega"
Editorial Galaxia. Vigo, 1976.
3. Valentín Paz Andrade
"El proceso de expansión de los pesqueros españoles"
en Información Comercial Española Núm. 479 - Junio 1973.
4. Uxío Labarta
"A pesca galega e a sua investigación"
Edicións do Rusiro. La Coruña, 1978.
5. Rafael Ruiz Fuentes y José Pérez Vilarinho
"Vivir en Galicia"
Ediciones Felmar. Madrid, 1977.
6. Subsecretaría de Pesca
Dirección General de Pesca Marítima
"Anuario de Pesca Marítima 1978"

7. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo
Dirección General de Puertos y Costas
"Memoria 1978"
8. Modesto Iglesias Seco
"Incidencia de la pesca marítima en la economía gallega"
en Información Comercial Española Núm. 577-Septiembre 1981.
9. Dirección General de Ordenación y Acción Territorial
"Informe Preliminar: Situación Actual y Diagnóstico", op.cit.
10. Confederación Española de Cajas de Ahorro
"Situación actual y perspectivas de desarrollo en Galicia"
Madrid, 1975.
11. GAUR, S.C.I.
"La pesca de superficie en Guipúzcoa y Vizcaya"
Caja Laboral Popular, COPECA. Bilbao, 1970.
12. Roi Xordo
"La investigación en el sector pesquero"
en Información Comercial Española Núm. 546 - Febrero 1979.
13. GAUR, S.C.I.
"La pesca de superficie en Guipúzcoa y Vizcaya", op. cit.

14. Uxío Labarta
"Galicia mariñeira: Historia económica e científica"
en Estudio y Explotación del Mar en Galicia
Secretariado de Publicaciones de la Universidad de
Santiago de Compostela. 1979.
15. Instituto de Reforma de las Estructuras Comerciales (IRESCO)
"Comercialización de la pesca"
Madrid, 1977.
16. GAUR, S.C.I.
"La pesca de superficie en Guipúzcoa y Vizcaya", op. cit.
17. Uxío Labarta
"Galicia mariñeira: Historia económica e científica", op. cit.
18. Secretaría General de la Subsecretaría de Planificación
Documentación Básica del IV Plan Nacional de Desarrollo
"Pesca Marítima"
Madrid, 1976.
19. Banco de Bilbao
"El mar, un desafío"
en Documentos Núm.14 - 20 Enero 1977.
20. GAUR, S.C.I.
"La pesca de superficie en Guipúzcoa y Vizcaya", op. cit.

21. Uxío Labarta
"Galicia mariñeira: Historia económica e científica" op.cit.
22. Enrique C. López Veiga
"Estudio de recursos pesqueros"
en Estudio y Explotación del Mar en Galicia
Secretariado de Publicaciones de la Universidad de
Santiago de Compostela. 1979.
23. "La Voz de Galicia" de 21 de Julio de 1981, pg.53
24. Compañía Española de Petróleos, S.A. (CEPSA)
"Iberpesca Hoy: Encuesta al futuro de la pesca"
Madrid, 1976.

ooooo000ooooo

181.-

IV. RECURSOS HUMANOS

IV.1. La problemática demográfica en Galicia

La consideración de la población constituye por derecho propio una de las vertientes más importantes del estudio acerca del potencial económico y de las posibilidades de desarrollo de una región. Esto es así porque desde un punto de vista puramente económico la población es el primero y más fundamental de los recursos. Por de pronto, la población en sus aspectos cuantitativos y cualitativos determina respectivamente el volumen y la composición de la mano de obra, esto es, un componente esencial de la oferta de bienes y servicios. Por otra parte, el progresivo desarrollo de aquélla es una de las condiciones en que descansa la aplicación creciente del principio de la división del trabajo, o en otros términos, el incremento continuo de la productividad.

La problemática demográfica de Galicia constituye una transposición de su problemática económica. El fenómeno de estancamiento y aun de regresividad que alcanza la población gallega es una de las caras - quizá la más oscura - del insuficiente grado de desarrollo económico alcanzado por la región. Lo que muestra la estrecha relación que a nivel de los hechos se establece entre estructura económica y estructura demográfica.

Llegados a este punto es necesario, sin embargo, advertir que no es propósito de este epígrafe el análisis de las relaciones de concomitancia que se dan entre la economía y la población gallega. La tarea de las páginas que siguen es

evidentemente más modesta y va a consistir en un recuento y una primera descripción de los recursos humanos de Galicia - y esto último desde un punto de vista casi exclusivamente cuantitativo - no entrando en el análisis de los factores di námicos de la estructura demográfica como son la natalidad, la mortalidad y el crecimiento vegetativo, así como otros in dicadores de la capacidad expansiva de la población gallega, estudio que por otra parte desbordaría el campo de este trabajo.

Con poco menos de dos millones de habitantes en el año 1900, Galicia contaba en 1981 con una población de 2.753.836. Este incremento neto de un 39 por 100 que ha experimentado la población gallega en lo que va de siglo supone, en valores absolutos, un crecimiento demográfico ciertamente considerable: 773.321 habitantes. Sin embargo, examinando ese crecimiento por decenios y, por otra parte, comparándolo con el que ha sufrido durante ese mismo período la población española, se pone de manifiesto el menor ritmo de crecimiento demográfico experimentado por Galicia que viene a ser, en términos relativos, inferior en un 63,9 por 100 al nacional medio, no manifestándose, por otro lado, con igual intensidad en las provincias que la integran, como más adelante veremos.

En el desarrollo de la población gallega (Cuadro 4.1) pueden apreciarse claramente tres períodos. El primero de ellos (1900-1930) se caracteriza por un ritmo de crecimiento suave pero continuo, escasamente significativo y desde luego inferior al de España, salvo para la provincia de Pontevedra

CUADRO 4.1
EVOLUCION DE LA POBLACION DE HECHO (Años 1900-1981).

	Provincias				Total	Total
	La Coruña	Lugo	Orense	Pontevedra	Galicia	España
1900 :						
Habitantes	653.556	465.386	404.311	457.262	1.980.515	18.594.405
Indice*	100	100	100	100	100	100
1910 :						
Habitantes	676.708	479.965	411.560	495.356	2.063.589	19.927.150
Indice	103,5	103,1	101,8	108,3	104,2	107,2
1920 :						
Habitantes	708.660	469.705	412.460	533.419	2.124.244	21.303.162
Indice	108,4	100,9	102,0	116,7	107,3	114,6
1930 :						
Habitantes	767.608	468.619	426.043	568.011	2.230.281	23.563.867
Indice	117,5	100,7	105,4	124,2	112,6	126,7
1940 :						
Habitantes	883.090	512.735	458.272	641.763	2.495.860	25.877.971
Indice	135,1	110,2	113,3	140,3	126,0	139,2
1950 :						
Habitantes	955.772	508.916	467.903	671.609	2.604.200	27.976.755
Indice	146,2	109,4	115,7	146,9	131,5	150,5
1960 :						
Habitantes	991.729	479.530	451.474	680.229	2.602.962	30.430.698
Indice	151,7	103,0	111,7	148,8	131,4	163,7
1970 :						
Habitantes	1.004.188	415.052	413.733	750.701	2.583.674	33.956.047
Indice	153,7	89,2	102,3	164,2	130,5	182,4
1981 :						
Habitantes	1.083.415	399.185	411.339	859.897	2.753.836	37.746.260
Indice	165,7	85,7	101,7	188,0	139,0	202,9

FUENTE: INE. Censo de Población de España 1981.

* Los índices de crecimiento se han calculado, tomando como año base

1900 = 100, a partir de la fórmula: $I_t = \frac{P_t}{P_0} \times 100$, donde

I_t = Índice de crecimiento en el año t.

P_t = Población en el año t.

P_0 = Población en el año 1900.

GRAFICO 4.1

EVOLUCION DEMOGRAFICA DE GALICIA 1900-1981 (Número de habitantes)

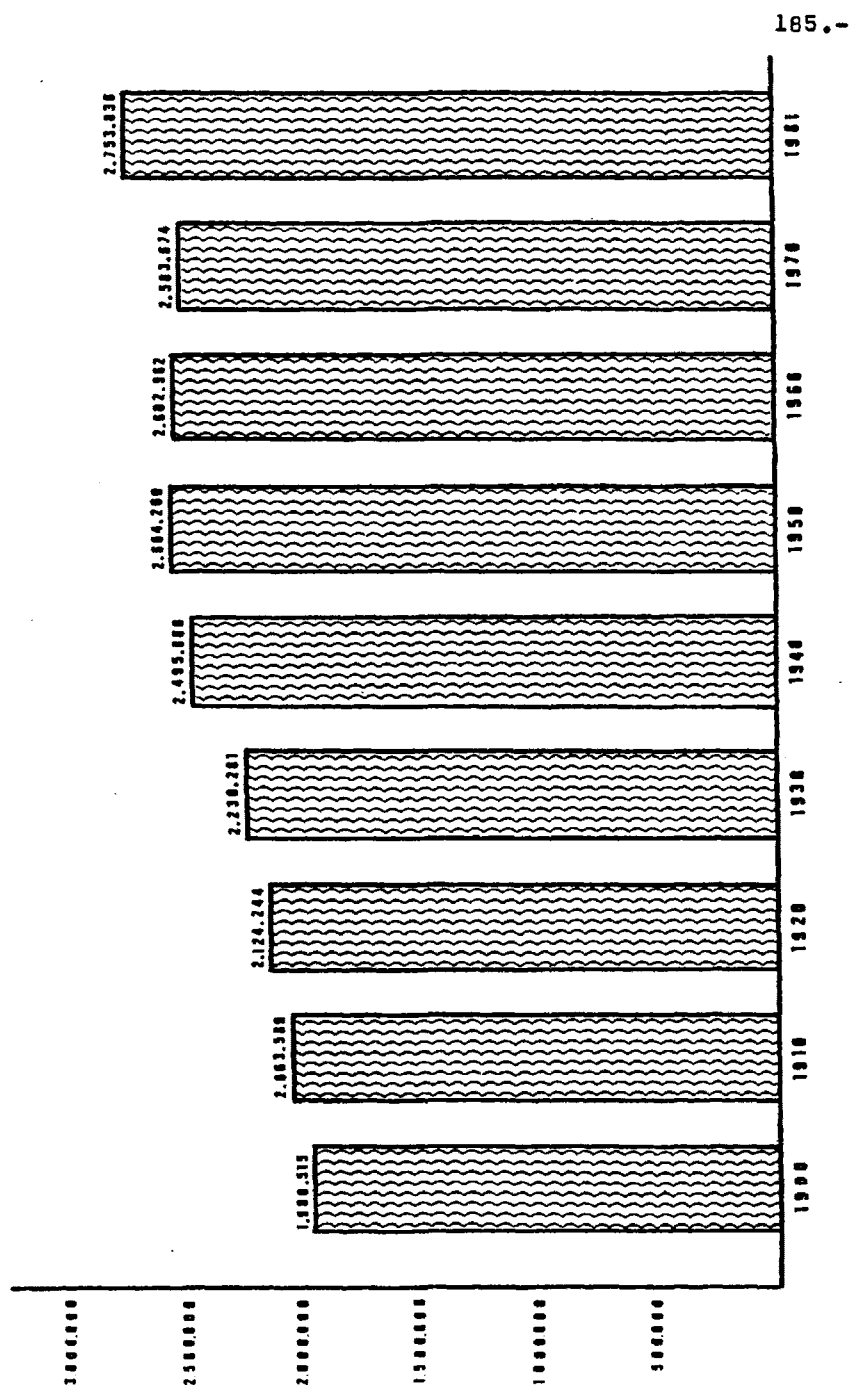


GRAFICO 4.2

INDICES DE CRECIMIENTO DE GALICIA Y DEL CONJUNTO NACIONAL (1900 = 100)

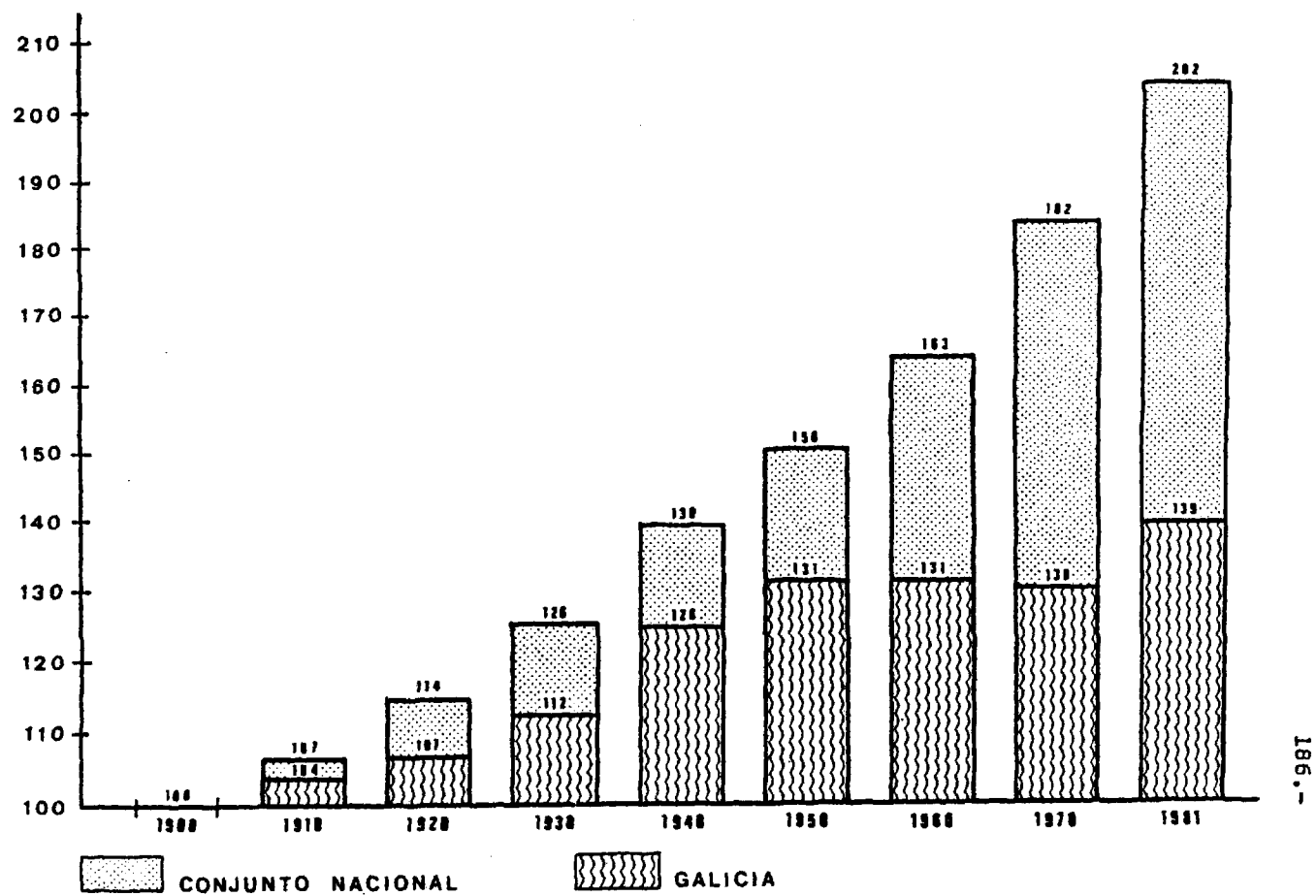


GRAFICO 4.3

EVOLUCION DEMOGRAFICA DE LAS PROVINCIAS GALLEGAS 1900-1981 (Miles de habitantes)

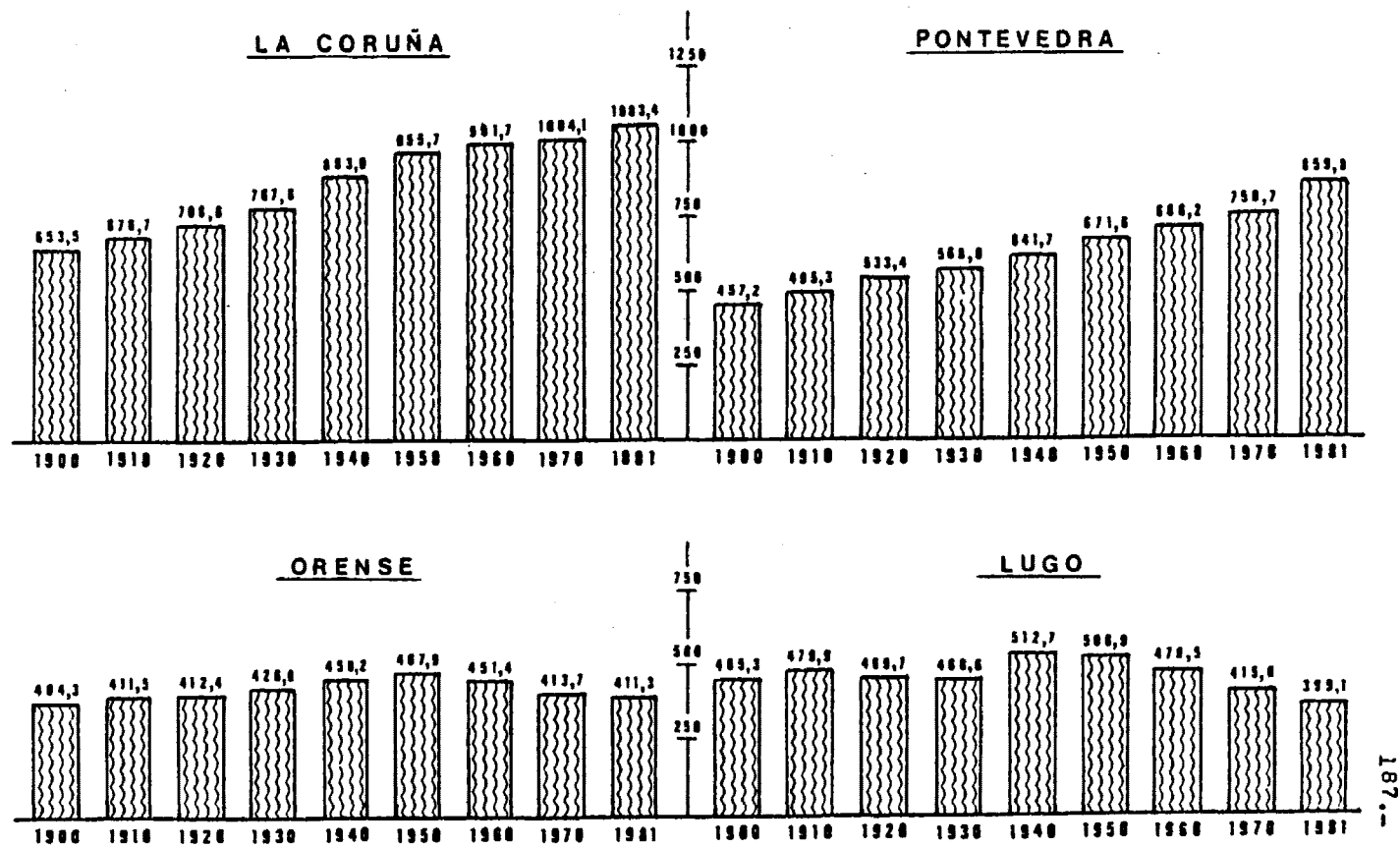


GRAFICO 4.4

EVOLUCION DEL REPARTO PROVINCIAL DE LA POBLACION GALLEGA (%)

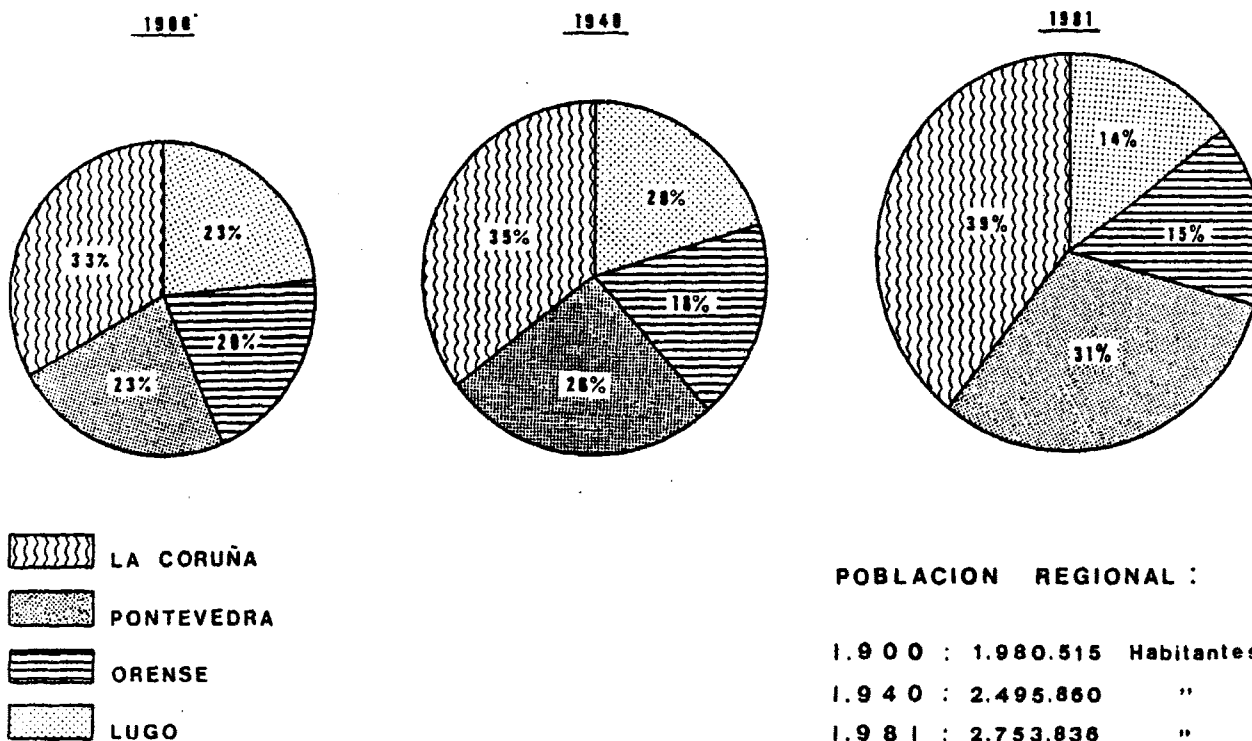
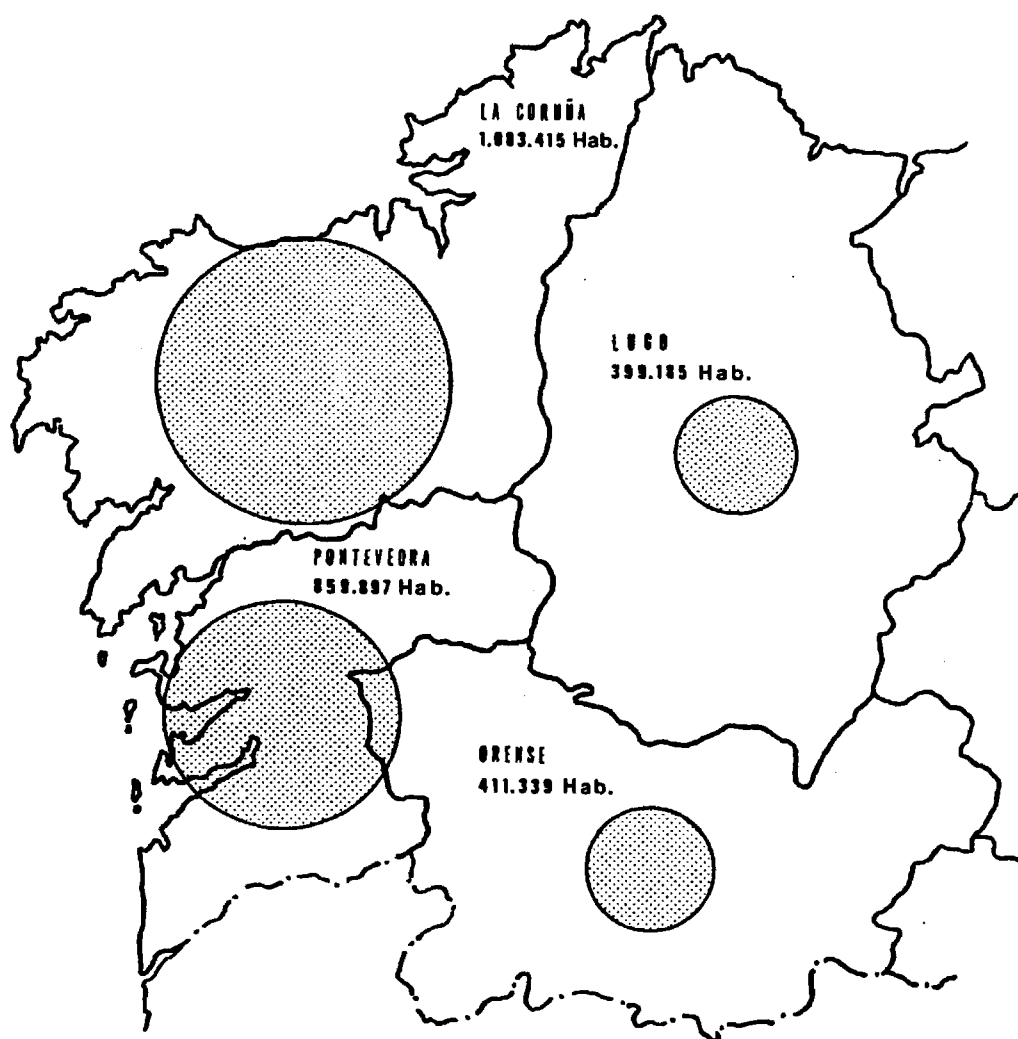


GRAFICO 4.5

DISTRIBUCION DE LA POBLACION GALLEGA POR PROVINCIAS (1981)



que en los dos primeros decenios de este siglo lo supera. El segundo período (1930-1950) viene señalado - con la excepción de la provincia de Lugo - por un ritmo de crecimiento más elevado, pero tampoco sin llegar a alcanzar la media nacional. A partir de entonces (1950-1981), mientras el ritmo de crecimento de la población española sigue manteniéndose de manera uniforme, la población gallega disminuye el suyo, llegando a descender ésta en términos absolutos en las décadas de los cincuenta y de los sesenta, para resurgir de nuevo en los años setenta. Este hecho fundamental del carácter estacionario de la población gallega - tomada en su conjunto - constituye obviamente uno de los centros de la problemática demográfica de la región.

Consecuentemente con el hecho de que la tasa de incremento de la población de Galicia ha sido inferior a la que corresponde al conjunto nacional, no sólo en lo que va de siglo sino al menos desde 1857, aquélla ha ido teniendo un peso cada vez menor en el conjunto total de la población española. Los gallegos representaban el 11,4 por 100 de los españoles en 1857. En 1981 esa cifra se veía reducida al 7,2 por 100 (Cuadro 4.2).

Pero el ritmo de crecimiento demográfico en Galicia no sólo ha sido en conjunto comparativamente bajo y discontinuo, sino que también ha sido locacionalmente muy desigual. Se advierte que la calidad regresiva de la población gallega se asocia y es característica del primer aspecto de estas dicotomías: rural/urbano, agrícola/industrial, interior/costa,

este/oeste, norte/sur. Así mientras las provincias occidentales presentan unos incrementos de población muy superiores a los de Lugo y Orense, esta última provincia prácticamente presenta un estancamiento en el volumen de su población que ha decrecido en términos absolutos, sobre todo a partir de 1950, y Lugo - con una población estacionaria hasta 1930 y claramente regresiva desde 1940 - tenía más habitantes a comienzos de siglo que en la actualidad.

CUADRO 4.2

EVOLUCION DEL PORCENTAJE DE POBLACION GALLEGA RESPECTO AL TOTAL DE LA POBLACION ESPAÑOLA (1857-1981).

AÑOS	% de gallegos	AÑOS	% de gallegos
1857	11,42	1930	9,46
1867	11,40	1940	9,65
1877	11,04	1950	9,31
1887	10,87	1960	8,55
1897	10,72	1965	8,20
1900	10,64	1970	7,61
1910	10,32	1975	7,44
1920	9,88	1981	7,29

FUENTE: Datos elaborados a partir de los Censos de Población y Reseñas Provinciales del INE.

En el polo opuesto de este panorama de desequilibrio interprovincial se sitúan las provincias atlánticas. En este sentido el centro de gravedad demográfico es doble: por una parte La Coruña y por otra Pontevedra, en mayor medida aquélla que ésta por lo que a volumen de población absoluta se refiere. Dentro de una y otra provincia constituyen centros de atracción las zonas urbanas con un cierto grado de industrialización y preferentemente situadas en la costa.

Salvo para las dos últimas décadas, el ritmo de crecimiento demográfico de la provincia de La Coruña ha sido desde 1857 similar al ritmo de crecimiento español, aunque algo inferior. En cuanto a Pontevedra, ésta ha sido la única provincia gallega cuya tasa de incremento ha sido superior en las primeras décadas de este siglo a la española, aunque desde 1940 tampoco supera la tasa de crecimiento demográfico nacional.

Este desequilibrio entre la Galicia atlántica y la Galicia interior o cuasi-interior, es uno de los aspectos más claros de la evolución demográfica de la región. La falta de homogeneidad en las cuatro provincias gallegas - que están perfectamente escalonadas - y, lo que es más importante, la distancia de La Coruña y Pontevedra respecto a Lugo y Orense - distancia que tiende a aumentar - constituyen otro de los aspectos en que la consideración económica y la consideración demográfica no podrían por menos de converger. La regresión económica y la regresión demográfica de la Galicia interior son dos fenómenos en principio concomitantes.

Sintetizando lo dicho hasta ahora, podríamos concluir diciendo que el crecimiento demográfico de Galicia - expresado en datos de población de hecho - se ha definido en los últimos cien años por las siguientes características:

a) El ritmo a que ha aumentado la población gallega a lo largo de lo que va de siglo, ha sido de menor intensidad y menos uniforme que el que ha acusado el crecimiento demográfico español durante el mismo intervalo de tiempo.

b) La segunda característica importante de la evolución demográfica de Galicia - siempre en términos globales de población de hecho - la constituye el fenómeno de las fuertes diferencias interprovinciales e interzonales que no hacen sino reflejar el desequilibrio, por de pronto demográfico, que dentro de la propia región existe.

IV.1.1. Densidad de población

Aunque imperfecto, la densidad de población por Km^2 constituye el indicador más inmediato para poner en relación la población con el medio geográfico, concretamente con la extensión del territorio en que ésta se asienta.

Secularmente Galicia ha tenido una densidad de población notablemente superior a la de España. En 1981, la densidad media de esta región era de 93,5 habitantes por Km^2 , cifra superior en un 25 por 100 a la densidad media nacional que en esa

misma fecha se situaba en 74,7 habitantes por Km². Sin embargo, esa diferencia era mucho más acusada a comienzos de siglo (Cuadro 4.3). El distinto ritmo de crecimiento demográfico gallego y español - muy superior en este último caso, como se ha visto anteriormente - ha hecho que la distancia que existe, en términos de densidad de población, entre la región gallega y el conjunto nacional tienda a disminuir, sobre todo a partir de 1940.

Con todo, y como se va a ver a continuación en cierto modo, es mucho más exacto decir, no que Galicia está más densamente poblada que España sino que las provincias de Pontevedra y La Coruña lo están. La elevada densidad de población gallega es, en efecto, exclusiva de estas dos provincias a las cuales corresponde un número de habitantes por Km² muy semejante al que es propio de países europeos típicamente industrializados.

Galicia - que en población relativa ocupa el quinto lugar de las regiones naturales peninsulares españolas, detrás del País Vasco, Cataluña, País Valenciano y Principado de Asturias - tiene una densidad de población análoga a la de Francia. Sin embargo, la distribución espacial de la población gallega es muy poco uniforme, lo que quiere decir en otros términos, que el reparto de la población por provincias y por zonas es muy desigual. Hay, en este sentido, un fuerte predominio de la Galicia atlántica sobre la Galicia interior. De este modo Pontevedra y La Coruña, con una población relativa similar a la de Suiza y Luxemburgo respectivamente, aparecen mucho más densamente pobladas que Lugo y Orense (1). A comienzos del presente

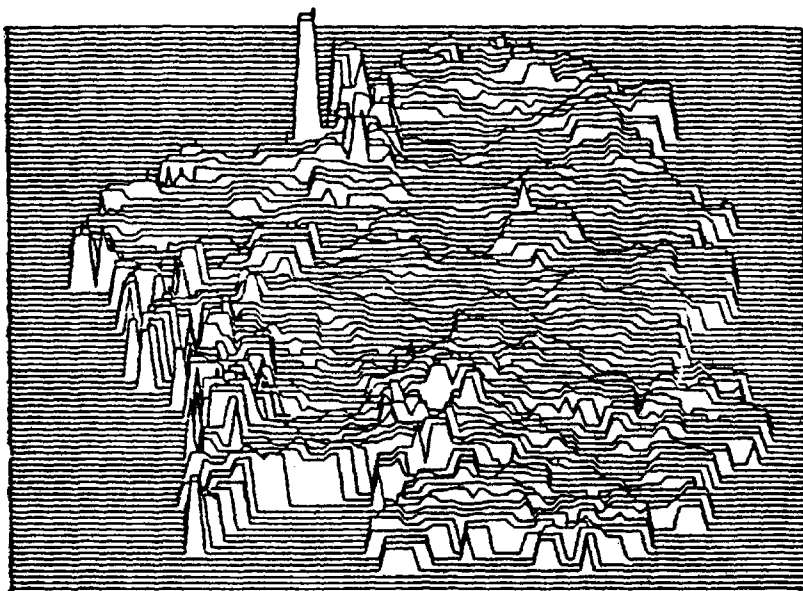
CUADRO 4.3

EVOLUCION DE LA DENSIDAD DE POBLACION DE HECHO (1900-1981)

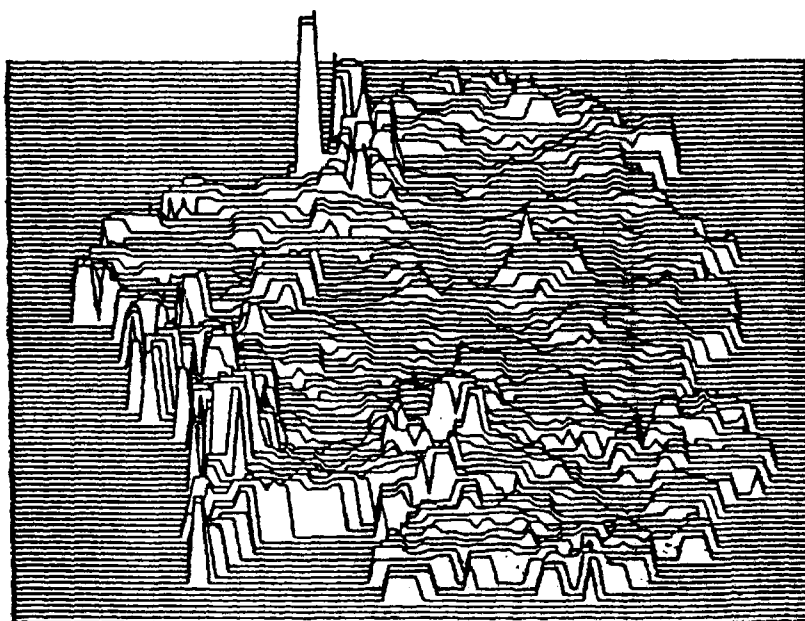
Años	La Coruña	Lugo	Orense	Pontevedra	Galicia	España
1900	82,98	47,47	55,55	102,14	68,29	36,84
1910	85,92	48,96	56,55	112,80	70,10	39,60
1920	89,98	47,91	56,67	119,15	72,17	42,21
1930	97,46	47,80	58,54	126,87	75,77	46,69
1940	112,12	52,30	62,97	143,35	84,79	51,27
1950	121,35	51,91	64,29	150,01	88,48	55,43
1960	125,92	48,92	62,03	151,94	88,43	60,29
1970	127,50	42,34	56,85	167,68	87,78	67,01
1981	137,55	40,72	56,51	192,06	93,55	74,78

FUENTE: INE. Censo de Población de España 1981.

Densidad de Población en 1900

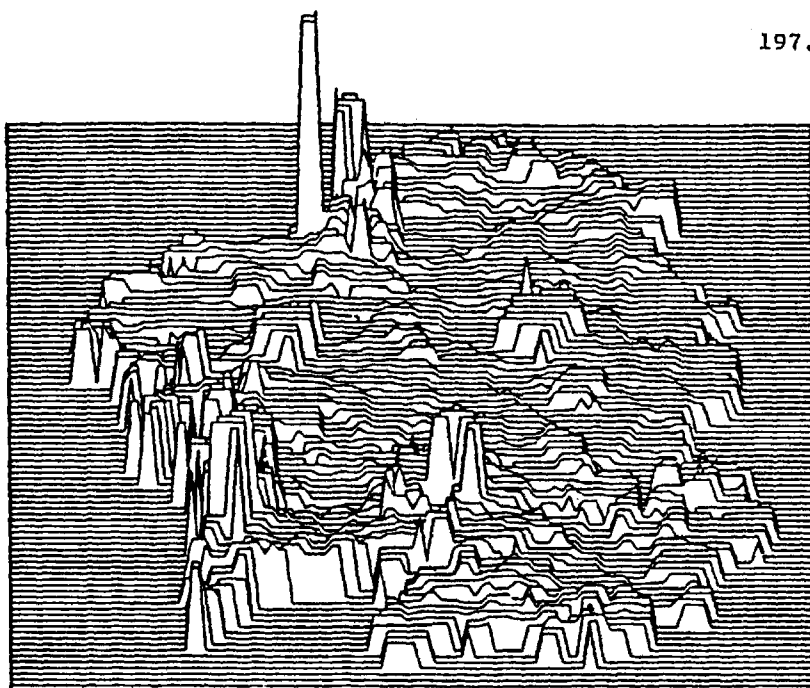


Densidad de Población en 1930



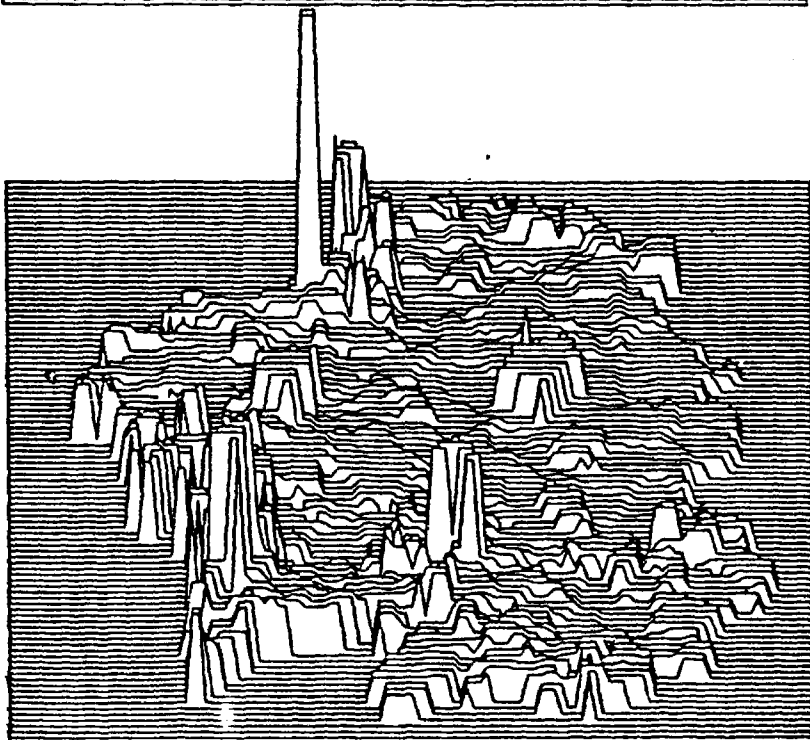
Elaboración NUPU

Densidad de Población en 1950



197.-

Densidad de Población en 1981



Elaboración MOPU

siglo estas dos provincias tenían una densidad de población francamente superior a la del conjunto nacional. No obstante, y en virtud del fenómeno de despoblamiento que viene afectando a las mismas, en 1981 el número de habitantes por Km² era en Orense ostensiblemente inferior al de España, siendo todavía más bajo el de Lugo.

Dentro de las provincias gallegas son, en general, las zonas costeras las que concentran un mayor volumen de habitantes. Los municipios costeros albergan el 48,8 por 100 de la población total de Galicia, o dicho en otras palabras: casi la mitad de la población gallega reside en el 15,4 por 100 de su territorio. Si exceptuamos la provincia de Lugo, donde los municipios del interior sobrepasan de forma sobresaliente en población a los de la costa, La Coruña y Pontevedra asientan en su litoral más del 65 por 100 de la población total de sus respectivas provincias. A esta última corresponde también la mayor densidad de población total (192 Hab./Km²) y costera (592 Hab./Km²), siendo la de los ayuntamientos litorales de La Coruña de 242,9 habitantes por Km² (Cuadro 4.4). Los municipios próximos a El Ferrol, La Coruña capital y la mayoría de los de la península de Barbanza superan los 200 habitantes por Km², teniendo la faja costera de las Rías Bajas - en la provincia de Pontevedra - una densidad todavía más elevada (Cuadro 4.5).

Por el contrario, en la Galicia interior la población tiene un volumen relativo muy reducido (56,6 Hab./Km²) y no alcanza el valor de la densidad media por Km² de la población

CUADRO 4.4

POBLACION COSTERA DE GALICIA EN 1981 (Por provincias)

	<u>Km²</u>	<u>% sobre Galicia</u>	<u>Población</u>	<u>% sobre Galicia</u>	<u>Densidad</u>
Municipios costeros de LUGO	647,1	2,19	52.559	1,90	81,2
Municipios costeros de LA CORUÑA	2.940,0	9,98	714.418	25,94	242,9
Municipios costeros de PONTEVEDRA	974,5	3,31	576.922	20,94	592,0
Total municipios costeros de GALICIA	4.561,6	15,49	1.343.899	48,80	294,6
Demás municipios de GALICIA	24.872,4	84,50	1.409.937	51,19	56,6
TOTAL GALICIA	29.434,0	100,00	2.753.836	100,00	93,5

FUENTE: INE. Datos elaborados a partir del Censo de Población de 1981.

200.-

CUADRO 4.5

POBLACION COSTERA DE GALICIA EN 1981 (Por municipios)

<u>Provincia de LUGO</u>			
	<u>Superficie</u> <u>(Km².)</u>	<u>Población</u> <u>de hecho</u>	<u>Densidad</u> <u>(Hab./Km²)</u>
1. Ribadeo	106,0	9.068	85,5
2. Barreiros . . .	72,0	4.083	56,7
3. Foz	111,1	8.776	78,9
4. Cervo	83,0	9.602	115,6
5. Jove	89,0	3.618	40,6
6. Vivero	110,0	14.562	132,3
7. Vicedo	76,0	2.850	37,5
<hr/>			
Total municipios costeros de LUGO	647,1	52.559	81,2
<hr/>			
Demás municipios de la provincia .	9.155,9	346.626	37,8
<hr/>			
Total Provincia	9.803,0	399.185	40,7
<hr/>			

Provincia de LA CORUÑA

	<u>Superficie</u> <u>(Km².)</u>	<u>Población</u> <u>de hecho</u>	<u>Densidad</u> <u>(Hab./Km²)</u>
1. Mañón	82,1	2.660	32,3
2. Ortigueira . .	256,3	15.576	60,7
3. Cedeira	84,9	7.827	92,1
4. Valdoviño . . .	81,2	7.146	88,0
5. Narón	66,2	28.984	437,8
6. El Ferrol . . .	81,9	91.764	1.120,4
7. Neda	23,9	6.941	290,4
8. Fene	25,9	15.040	580,6
9. Mugardos . . .	13,0	7.046	542,0
10. Ares	18,5	4.529	244,8
11. Cabañas	30,2	3.500	115,8
12. Puente deume . .	29,1	8.459	290,6
13. Miño	33,3	5.407	162,3
14. Paderne	38,7	3.473	89,7
15. Betanzos	23,9	11.385	476,3
16. Bergondo	32,2	5.424	168,4
17. Sada	27,2	7.998	294,0
18. Oleiros	43,7	15.100	345,5
19. La Coruña	36,8	232.356	6.314,0
20. Arteijo	94,6	15.268	161,3
21. Laracha	122,7	10.857	88,4
22. Carballo	187,2	23.923	127,7
23. Malpica	60,7	7.911	130,3
24. Puenteceoso . .	90,6	7.950	87,7

202.-

25. Cabana	99,8	6.652	66,6
26. Lage	33,6	3.482	103,6
27. Camariñas	51,9	6.818	131,3
28. Vimianzo	186,9	9.365	50,1
29. Mugía	120,7	6.797	56,3
30. Finisterre	29,6	5.147	173,8
31. Corcubión	7,6	1.933	254,3
32. Cee	55,2	7.234	131,0
33. Oumbría	120,2	4.408	36,6
34. Carnota	66,4	6.504	97,9
35. Muros	71,3	11.060	155,1
36. Outes	100,2	9.815	97,9
37. Noya	36,5	13.867	379,9
38. Puerto del Son . .	95,0	10.456	110,0
39. Riveira	65,1	23.081	354,5
40. Puebla del Car. .	34,0	9.813	288,6
41. Boiro	86,1	16.752	194,5
42. Rianjo	59,0	11.352	192,4
43. Dodro	36,1	3.358	93,0
<hr/>			
Total municipios costeros de LA CORUÑA	2.940,0	714.418	242,9
<hr/>			
Demás municipios de la provincia . . .	4.936,0	368.997	74,7
<hr/>			
Total Provincia	7.876,0	1.083.415	137,5
<hr/>			

203.-

Provincia de PONTEVEDRA

	<u>Superficie</u> <u>(Km².)</u>	<u>Población</u> <u>de hecho</u>	<u>Densidad</u> <u>(Hab./Km²)</u>
1. Valga	40,5	6.108	150,8
2. Catoira	29,1	3.583	123,1
3. Villagarcía de A.	47,1	29.453	625,3
4. Villanueva de Ar.	35,8	14.979	418,4
5. Cambados	23,5	12.628	537,3
6. El Grove	21,2	9.917	467,7
7. Sangenjo	43,8	13.899	317,3
8. Poyo	33,6	11.573	344,4
9. Pontevedra	117,6	65.137	553,8
10. Marín	39,6	22.647	571,8
11. Bueu	31,0	11.961	385,8
12. Cangas	38,1	20.798	545,8
13. Moaña	35,1	17.053	485,8
14. Vilaboa	37,5	6.001	160,0
15. Sotomayor	24,3	5.434	223,6
16. Redondela	52,0	27.202	523,1
17. Vigo	109,4	258.724	2.364,9
18. Nigrán	34,9	12.336	353,4
19. Bayona	34,2	9.702	283,6
20. Oya	83,6	2.954	35,3
21. Rosal	42,2	5.558	131,7
22. La Guardia	20,4	9.275	454,6

Total municipios costeros de PONTEVEDRA	974,5	576.922	592,0
Demás municipios de la provincia .	3.502,5	282.975	80,7
Total Provincia	4.477,0	859.897	192,0

FUENTE: INE. Datos elaborados a partir del Censo de Población de 1981.

española. Por último, existen extensas áreas de densidad mínima localizadas en las zonas limítrofes de Galicia con las provincias de Oviedo y de León y también con Portugal.

De lo que antecede se desprende que en Galicia existe una fuerte correspondencia entre el sentido de la evolución demográfica y la densidad de población. Esta evolución es de signo positivo en las zonas más densamente pobladas, tendiendo hacia la regresividad en aquellas áreas donde existe una densidad reducida. Hay por consiguiente una conclusión esencial: también desde la perspectiva de la densidad de población tiende a acentuarse el desequilibrio de la región gallega. Y esto se da no sólo por provincias sino asimismo por zonas, como ya hemos señalado. Cuanto menos densamente poblada aparece un área, más probabilidades existen de que esa zona sea regresiva, o en otros términos, pierden más población aquellas provincias y aquellas zonas que menos densidad tienen.

IV.1.2. Evolución y distribución demográfica

Aunque más importante a efectos descriptivos que analíticos, la consideración de la evolución demográfica por municipios la recogen los cuadros 4.6 y 4.7 donde se reflejan los datos relativos a la población de hecho de los 312 ayuntamientos gallegos según los distintos censos efectuados entre 1900 y 1981.

Ahora bien, la simple consideración de los municipios en orden a su número de habitantes daría una visión irreal del asentamiento de la población gallega. Así como desde un punto de vista sociológico la característica esencial de ésta la constituye el hecho de la fuerte proporción de población rural (cerca de las tres cuartas partes de gallegos residen en entidades menores de 2.000 habitantes), desde un punto de vista en principio puramente físico el asentamiento espacial de aquella población se caracteriza por un elevado grado de dispersión de hábitat, fenómeno éste que alcanza en Galicia cotas no superadas por ninguna otra región española. Los 312 municipios gallegos comprenden 31.882 entidades singulares de población, lo que equivale a un promedio de 86 habitantes por entidad. Ordenadas todas las provincias españolas por el valor que toma el índice de dispersión de su población, las cuatro gallegas ocupan los primeros lugares, con Lugo a la cabeza de todas ellas.

El hecho de que la población rural se encuentre diseminada a lo largo del contorno geográfico, formando pequeños

CUADRO 4.6

EVOLUCION DE LA POBLACION DE HECHO EN LOS MUNICIPIOS GALLEGOS
SEGUN LOS DISTINTOS CENSOS

PROVINCIA DE LA CORUÑA

	1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970
1. Abegondo	7.376	7.604	7.776	8.238	8.890	8.202	7.335	6.302
2. Ames	7.097	7.271	7.334	7.602	9.153	9.425	9.597	9.833
3. Aranga	4.710	4.512	4.673	4.980	3.005	4.618	4.072	3.187
4. Ares	4.209	4.537	4.488	4.850	5.671	4.724	5.035	5.042
5. Arriejo	9.629	9.539	9.304	9.905	10.528	10.471	10.887	12.166
6. Arzúa	9.036	8.708	8.722	8.743	10.396	10.754	10.470	9.064
7. Baña (La)	5.797	6.043	6.023	6.149	7.041	7.347	6.495	8.258
8. Bergondo	5.869	5.948	5.620	5.597	6.325	6.003	5.362	5.225
9. Betanzos	8.948	8.626	8.709	8.910	10.504	10.827	10.223	10.101
10. Boimorto	4.044	4.032	4.193	4.468	5.168	5.477	5.449	5.216
11. Boiro	8.953	9.429	9.989	10.505	11.668	12.370	12.661	13.867
12. Boqueijón	4.232	4.081	4.192	4.432	4.877	5.062	5.004	5.154
13. Brion	5.681	5.836	5.792	6.129	6.811	6.966	6.642	5.679
14. Cabana	4.727	4.516	4.513	5.232	6.101	6.772	6.712	6.850
15. Cabañas	3.322	3.447	3.443	3.584	4.100	4.380	5.014	5.001
16. Camariñas	4.153	4.591	5.042	5.288	5.729	5.707	6.269	7.865
17. Cambre	6.722	6.598	6.604	7.805	7.822	8.011	7.748	7.259
18. Capela	3.960	4.132	3.909	4.333	4.617	4.792	4.748	3.967
19. Carballo	13.032	13.513	13.774	15.127	18.159	20.963	22.131	23.508
20. Carnota	5.507	6.227	6.331	6.594	7.048	7.196	6.632	6.681
21. Carral	5.082	5.126	5.164	5.661	6.033	6.067	5.659	4.935
22. Cedeira	5.219	5.480	6.466	7.430	8.228	7.709	8.411	7.968
23. Cee	4.060	4.280	4.597	5.151	5.296	5.945	6.256	6.713
24. Cerceda	4.803	4.826	5.006	5.949	7.379	7.418	7.929	7.502
25. Cerdido	3.060	3.051	3.100	3.350	3.530	3.696	3.146	3.019
26. Cesuras	4.989	4.993	5.315	5.572	6.472	6.408	5.953	5.164
27. Coiro	2.550	2.575	2.419	2.292	2.476	2.209	2.019	1.741
28. Conjo (1)	7.398	7.558	7.584	—	—	—	—	—
29. Corcubión	1.551	1.550	1.578	1.613	1.427	1.581	1.773	1.823
30. Coristanco	6.495	6.982	7.290	7.338	8.414	9.327	9.609	9.684
31. CORUÑA (LA)	43.971	47.984	62.022	74.132	104.220	133.844	177.502	189.654
32. Culleredo	7.495	7.414	7.315	8.004	8.603	8.738	8.520	9.962
33. Curtis	4.335	5.102	5.189	5.678	6.553	6.723	7.208	6.735
34. Dodro	3.181	3.208	3.259	3.213	3.320	3.262	3.250	3.176
35. Dumbría	3.526	3.560	3.899	3.824	4.475	5.031	5.281	4.543
36. Eufesta (2)	4.192	4.268	4.332	4.823	5.875	6.299	5.801	—
37. Fene	5.388	6.240	6.057	6.540	7.671	8.110	9.267	11.101
38. Ferrol del Caudillo (El) ..	25.281	26.331	30.350	35.563	59.829	77.030	74.799	87.736
39. Fisterra	4.708	5.034	4.848	4.994	4.925	4.838	4.838	4.267

(1) Agregado al Municipio de Santiago.

(2) Agregado al Municipio de Santiago.

(Conclusión)

	1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970
38. Frades	3.328	3.468	3.712	3.766	4.206	4.624	4.601	4.167
39. Iríjoa	3.561	3.448	3.802	3.819	3.944	3.548	3.178	2.406
40. Lage	3.245	3.271	3.437	3.228	3.550	3.884	3.777	3.535
41. Laracha	7.993	8.382	8.544	10.039	11.456	12.213	12.708	10.896
42. Leusame	5.543	5.477	5.500	5.857	6.214	6.555	6.064	5.361
43. Malpica de Bergantinos	5.577	5.632	6.046	6.261	7.098	7.757	7.827	8.168
44. Mañón	4.459	4.340	4.048	4.059	4.168	4.267	4.548	3.198
45. Mazarcos	6.036	6.392	6.666	6.769	7.533	7.183	7.920	7.102
46. Mellid	6.512	7.238	7.668	8.650	10.083	10.127	8.659	7.491
47. Mesía	4.198	4.713	4.864	5.318	6.027	6.046	6.306	5.167
48. Miño (3)	4.923	4.862	5.110	5.326	5.460	5.823	5.729	4.964
49. Moeche	3.168	3.183	3.212	3.509	3.625	3.432	3.148	2.434
50. Monfero	5.715	6.116	5.942	6.473	6.822	6.530	5.879	4.360
51. Mugardos	6.517	6.523	6.505	7.112	8.292	7.110	6.712	6.793
52. Mugra	6.542	6.621	6.870	7.296	7.061	7.612	7.149	6.725
53. Muros	9.130	9.728	10.026	10.282	10.475	11.155	10.029	10.305
54. Narón	8.333	9.529	11.188	12.278	13.319	14.518	16.436	21.491
55. Neda	4.753	5.064	5.758	6.565	8.000	9.172	8.865	8.638
56. Negreira	5.847	6.139	6.439	6.958	7.725	8.440	8.538	8.999
57. Noya	9.791	9.990	10.687	10.975	12.016	12.118	12.241	11.990
58. Oleiros	6.972	7.312	8.081	9.115	10.941	10.564	10.310	10.457
59. Ordenes	7.260	7.741	7.395	8.205	10.195	10.450	11.770	9.855
60. Orosa	3.231	3.363	3.443	3.553	4.033	4.360	4.234	3.810
61. Ortigueira	18.426	18.807	19.422	20.614	22.152	21.801	20.391	17.557
62. Outes	9.160	9.202	9.979	10.025	10.811	11.303	10.734	9.968
63. Oza de los Ríos	9.644	8.918	—	—	—	—	—	—
64. Pademe	5.475	5.393	5.609	5.679	6.209	6.359	6.031	5.223
65. Padrón	4.737	4.545	4.615	4.632	4.933	4.566	4.016	4.299
66. Pino (El)	7.415	7.163	7.148	7.351	8.189	8.505	8.170	8.102
67. Puebla del Caramiñal	6.232	6.255	6.337	6.832	7.371	7.768	7.495	6.174
68. Puente-Ceso	6.540	7.506	8.584	8.784	8.337	8.010	7.449	8.165
69. Puente-deuma	6.987	7.470	7.831	8.517	9.780	9.323	8.480	8.366
70. Ptes. de García Rodríguez	5.943	6.344	6.584	7.036	7.755	8.286	8.201	8.107
71. Puerto del Son (5)	4.626	4.962	4.777	5.026	5.200	5.951	6.317	7.916
72. Rianjo	9.244	9.557	9.478	9.682	10.341	10.876	10.598	9.874
73. Ribeira	8.277	8.589	8.987	9.461	9.971	11.120	10.484	10.944
74. Rois	12.218	14.228	15.834	16.870	18.760	18.280	20.697	21.716
75. Sada	5.791	5.770	5.733	5.820	6.154	6.282	6.003	5.715
76. San Saturnino	6.569	7.534	7.185	8.508	7.715	7.345	7.058	7.047
77. Santa Comba	5.201	5.276	5.760	5.932	6.326	6.622	5.959	4.907
78. Santiago	9.075	9.339	9.756	9.726	10.963	12.061	12.115	11.492
79. Santiso	24.120	24.637	25.870	38.270	49.191	55.553	57.165	70.893
80. Serantes (6)	4.173	4.366	4.423	4.787	4.657	4.831	4.418	3.322
81. Sobrado	7.513	7.700	10.046	11.648	—	—	—	—
82. Somozas	4.899	4.838	5.032	5.583	6.245	6.459	5.333	4.441
83. Teo	3.801	3.534	3.585	3.934	4.098	3.962	3.476	2.610
84. Toques	7.036	7.194	7.496	7.998	8.930	9.242	9.848	11.179
85. Tordoya	2.940	3.132	3.011	3.131	3.261	3.264	3.138	2.582
86. Tourro	3.707	3.939	3.980	4.459	5.337	6.220	6.144	5.727
87. Trazo	6.678	5.901	6.283	6.617	7.207	7.636	7.774	6.420
88. Valdoviño	3.640	3.915	4.022	4.458	4.997	5.409	5.212	4.532
89. Valle del Dubra (7)	6.178	6.309	7.465	8.027	8.959	8.477	7.982	8.004
90. Vedra	4.409	4.512	5.101	5.579	6.153	6.900	6.753	5.423
91. Vilasantar	5.570	5.462	5.356	5.639	5.900	5.763	5.675	5.160
92. Vilasmar	3.020	3.001	3.197	3.331	4.073	4.094	3.869	2.887
93. Viminio	3.062	3.210	3.242	3.124	3.228	2.830	2.370	2.001
94. Zas	8.637	8.767	9.391	9.222	10.131	10.678	9.803	10.170
95. Zos	5.691	5.949	6.177	6.275	7.171	8.004	8.098	8.481
Total de la provincia	653.556	676.765	708.660	767.608	883.090	955.772	991.729	1.014.188

(3) Antes del Censo de 1920 se denominaba Castro.
 (4) Agregado al Municipio de La Coruña.

(5) Antes del Censo de 1950 se denominaba Son.
 (6) Agregado al Municipio de El Ferrol del Caudillo.
 (7) Antes del Censo de 1960 se denominaba Buján.

PROVINCIA DE LUGO

	1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970
1. Abadín	5.005	5.363	5.413	5.590	6.049	6.352	6.129	5.247
2. Alfoz	3.713	3.726	3.617	3.639	4.017	4.011	3.708	3.205
3. Antas de Ulla	5.409	5.238	5.572	5.290	5.531	5.401	4.476	4.572
4. Baleira	4.768	5.164	4.857	4.667	5.401	4.703	4.242	3.304
5. Barreiros	4.394	4.635	4.901	4.804	5.099	5.197	4.918	4.165
6. Becerreá	9.153	8.689	8.100	7.864	7.776	7.015	7.753	5.762
7. Begonte	6.541	6.730	7.270	6.335	6.952	6.963	6.679	5.151
8. Bóveda	4.398	4.199	4.583	4.629	4.752	4.143	3.733	3.144
9. Carballedo	9.804	9.068	8.234	9.116	10.485	10.295	9.770	5.450
10. Castro de Rey	7.211	7.359	6.978	7.123	7.559	7.513	7.667	6.920
11. Castroverde	6.189	6.934	7.276	7.173	9.017	8.122	8.034	5.256
12. Cervantes	7.181	7.557	8.412	7.245	7.011	7.932	5.370	4.294
13. Cervo	4.838	4.901	4.711	4.532	4.668	5.069	5.510	6.293
14. Corgo	6.813	7.288	8.031	7.775	8.065	8.544	7.399	5.454
15. Cospello	7.113	7.005	6.817	7.407	7.615	7.921	8.090	7.472
16. Chantada	15.003	15.010	13.541	14.694	15.127	14.467	14.116	10.666
17. Folgoso de Caurel (1)	6.413	6.468	6.156	5.785	5.891	5.479	4.634	3.609
18. Fonsagrada	17.302	17.321	17.730	15.807	14.832	13.925	12.423	9.744
19. Foz	6.514	6.822	7.248	7.824	8.107	8.216	8.369	8.274
20. Friol	8.865	8.879	9.815	10.176	10.667	10.037	9.110	7.196
21. Germade	4.059	4.101	4.216	4.785	5.214	5.267	5.139	4.209
22. Guitiriz (2)	10.028	10.199	10.628	10.275	11.909	11.476	10.406	8.961
23. Guntín	6.319	6.729	7.271	7.557	7.207	6.188	6.243	4.914
24. Incio	8.137	7.344	7.440	7.010	7.433	6.253	5.712	4.512
25. Jove	3.816	3.956	3.763	3.711	3.956	4.062	3.799	3.755
26. Lámara	5.169	5.269	6.222	6.113	6.542	5.513	5.308	4.284
27. Lorenzana	5.105	5.003	4.517	4.443	4.384	4.348	4.060	3.487
28. LUGO	26.959	35.726	28.346	31.137	42.805	53.743	58.264	63.830
29. Meira	4.475	4.335	4.165	4.087	2.164	2.228	2.076	1.975
30. Mondoñedo	10.590	9.725	9.462	8.673	9.153	8.533	8.010	6.989
31. Monforte de Lemos	12.912	13.838	14.076	15.453	21.264	21.682	20.741	19.528
32. Montenegro	5.524	5.432	5.483	5.808	6.444	5.795	5.242	4.938
33. Muras	3.272	3.130	3.167	3.085	3.378	3.129	2.780	2.413
34. Navia de Suarna	6.670	7.034	6.913	6.633	7.174	6.546	5.711	4.995
35. Nogueira de Muíña (3)	—	—	—	1.534	1.570	1.424	1.097	590
36. Noya de Xist	5.955	6.531	6.645	6.345	7.129	7.148	5.896	4.968
37. Nogueira (Los)	5.057	5.072	4.699	4.463	4.412	4.149	3.239	2.518
38. Oroquieta	5.720	5.640	5.311	5.328	5.522	5.044	4.410	3.687
39. Otero de Rey	5.903	5.851	5.829	6.255	6.037	5.795	6.031	5.093
40. Palas de Rey	9.800	10.609	11.230	11.094	12.189	10.044	8.674	6.496
41. Paradela	12.988	12.407	12.279	10.217	10.797	10.010	8.439	6.954
42. Parada	4.875	5.154	5.251	5.062	5.122	4.808	5.174	3.511
43. Páramo	3.743	3.767	3.710	3.689	3.901	3.724	3.074	2.546
44. Pastoriza	7.734	7.341	7.206	7.251	7.249	6.848	6.238	5.338
45. Pedrafita	4.217	4.602	4.188	4.171	4.185	3.858	3.423	2.851
46. Pol	5.274	5.118	4.931	4.777	4.812	4.261	4.097	3.457
47. Puebla de Brollón	7.992	7.672	7.372	6.864	7.132	8.116	5.444	3.995
48. Puente Nuevo (4)	2.259	2.327	2.298	2.219	2.205	2.162	2.064	—
49. Pte. Nuevo-Villaodrid (5)	—	—	—	—	—	—	—	4.841
50. Puertomarín	4.697	5.022	4.132	3.841	4.139	4.079	3.604	2.961
51. Quirós	8.889	8.619	8.530	7.743	8.380	7.824	7.115	4.881
52. Ribadeo	8.847	9.193	9.016	9.168	9.567	9.364	9.138	8.974
53. Ribas do Sil	3.767	3.857	3.769	3.795	3.838	3.923	2.992	2.089
54. Ribera de Piquín (6)	—	—	—	—	2.128	2.108	1.958	1.859
55. Ríotorto	4.695	4.450	4.258	3.875	3.931	4.026	3.769	3.167
56. Samos	7.507	7.182	6.101	6.167	7.187	6.203	4.436	3.970

(1) Antes del Censo de 1950 se denominaba Caurel.

(2) Antes del Censo de 1950 se denominaba Trasparga.

(3) Segregado del Municipio de Fonsagrada en el Censo de 1950.

(4) Fusionado con Villavieja para formar Puente Nuevo - Villavieja en 1963. Antes del Censo de 1950 se denominaba Villameá.

(5) Formado por fusión de Puente Nuevo y Villavieja en 1963.

(6) Segregado del Municipio de Meira en el Censo de 1940.

210.-

(Conclusión)

	1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970
57. San Vicente de Rábade (7)	—	—	—	989	1.347	1.566	1.758	1.814
58. Sarria	11.998	14.933	14.243	13.891	15.167	16.142	14.759	12.052
59. Saviñao	11.182	11.138	11.207	10.771	12.595	12.144	12.083	8.534
60. Sober	9.120	9.352	9.095	9.413	10.022	9.127	8.064	6.818
61. Taboada	8.139	7.821	7.904	7.418	8.162	7.919	7.123	6.324
62. Trabada	3.682	3.488	3.446	3.224	3.216	3.186	3.069	2.548
63. Triacastela	2.584	2.342	2.256	1.985	2.609	1.975	1.632	1.367
64. Valle de Oro	3.856	4.057	4.018	4.054	4.280	4.351	4.234	3.461
65. Vicedo (8)	4.563	4.391	4.077	3.962	4.396	4.100	3.644	3.167
66. Villalba	13.572	14.101	15.194	16.308	17.933	20.204	20.264	17.301
67. Villadriá (9)	4.266	4.373	4.069	4.075	3.996	3.713	3.465	—
68. Viveiro	12.843	13.378	12.490	12.429	13.930	13.483	13.274	12.942
Total Provincial	465.266	479.965	469.705	464.619	512.735	509.916	479.530	415.052

(7) Segregado del Municipio de Begonte en el Censo de 1930.

(8) Antes del Censo de 1960 se denominaba Riobarba.

(9) Fusionado con Puente Nuevo para formar Puente Nuevo-Villadriá en 1963.

PROVINCIA DE ORENSE

	1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970
Acebedo del Río (1)	1.676	1.641	1.544	1.436	1.578	1.479	1.111	—
1. Albari	2.083	2.985	9.043	8.707	9.403	9.366	9.241	7.950
2. Amoeiro	4.490	4.602	4.035	4.580	4.720	4.169	4.151	2.942
3. Arnoya	2.963	2.894	2.577	2.286	2.106	2.129	1.971	1.328
4. Avión	4.923	5.090	5.183	5.186	5.583	5.450	4.617	3.178
5. Baltar	3.134	3.209	3.121	3.145	3.691	3.250	3.351	3.622
6. Bande	5.721	6.096	6.084	5.684	6.275	6.099	4.923	4.241
7. Baños de Molgas	4.786	4.742	5.180	5.639	6.065	5.677	5.102	4.351
8. Barbadanes	3.835	3.712	3.606	4.063	4.397	4.325	3.717	3.650
9. Barco (El)	5.321	5.155	5.404	5.930	7.041	8.081	7.695	7.769
10. Beade	1.758	1.797	1.690	1.225	1.212	1.250	1.313	1.044
11. Beariz	2.226	2.546	2.600	2.744	2.933	2.653	2.130	1.699
12. Blancos	2.550	2.729	2.683	2.823	2.881	3.337	2.546	2.394
13. Boborás	7.399	7.482	7.239	7.066	7.134	6.919	7.367	4.842
14. Bola (La)	4.043	3.969	4.000	3.988	4.181	3.906	3.150	2.622
15. Bollo (El)	5.204	5.355	5.505	5.550	5.640	5.285	4.667	3.634
16. Calvos de Randín	3.650	3.636	3.668	3.676	3.635	3.429	3.021	2.417
Canedo (2)	5.844	6.345	6.705	7.981	9.308	—	—	—
17. Carballada	4.018	4.100	4.085	3.806	4.294	4.024	4.005	3.425
18. Carballada de Avia	3.463	3.618	3.519	3.449	3.634	3.312	2.975	2.517
19. Carballiño	8.447	8.917	9.541	9.274	9.639	9.841	9.752	9.962
20. Cartelle	7.136	7.236	7.200	7.485	8.222	8.756	7.154	7.335
21. Castrelo del Valle	2.975	3.133	2.823	2.913	3.325	3.227	3.190	2.897
22. Castrelo de Miño	4.378	4.447	4.605	4.845	5.179	4.951	4.832	5.383
23. Castro Caldelas	5.441	5.311	5.670	4.934	4.784	4.330	4.248	4.085
24. Celanova	4.895	4.662	4.839	7.314	9.834	7.845	8.127	8.054
25. Cenlle	4.047	4.292	4.646	5.115	5.224	5.334	4.092	2.340
26. Coles	5.273	5.141	4.975	4.954	4.978	4.810	4.523	3.491
27. Cortegada	3.324	3.498	3.288	3.498	3.496	3.321	2.722	2.882
28. Cusado	3.097	3.459	3.951	4.327	4.533	5.001	5.773	5.722
29. Chandreja de Quejga	2.949	3.162	3.167	2.935	2.958	2.578	2.365	1.661
30. Entrimo	3.389	3.361	3.398	3.602	3.778	3.257	2.883	2.341

(1) Agregado al Municipio de Celanova.

(2) Agregado al Municipio de Orense.

(Conclusion)

	1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970
31. Espos	3.100	3.148	3.230	3.089	3.407	3.580	3.762	2.942
Freás de Eiras (3)	2.926	2.823	2.910	—	—	—	—	—
32. Ginzo de Lumia	5.622	6.173	6.599	8.495	9.130	10.200	9.680	10.640
33. Gomeiende	3.569	3.449	3.353	3.187	3.202	3.255	2.904	2.071
34. Gudilha (La)	2.697	2.649	2.534	2.465	2.379	2.275	2.297	2.108
35. Irijo	6.787	6.546	6.826	6.685	6.649	6.357	5.833	4.105
36. Junquera de Ambia	4.208	4.090	4.001	4.369	4.608	4.981	4.384	3.705
37. Junquera de Espadaredo	1.900	1.916	1.959	1.891	1.741	1.829	1.656	1.376
38. Laroco	1.618	1.362	1.845	1.813	1.742	1.576	1.420	1.126
39. Laza	4.405	4.516	4.346	4.262	4.665	4.575	4.228	3.384
40. Leiro	4.973	4.933	5.111	4.470	4.380	4.197	3.406	2.800
41. Lobos	3.040	3.087	2.914	3.100	3.402	3.265	2.768	3.041
42. Loeiros	4.201	4.355	4.448	4.640	5.079	5.221	5.064	5.009
43. Maceda	4.948	4.988	5.085	5.919	6.285	5.991	5.438	4.616
44. Manzaneda	3.283	3.427	3.370	3.437	3.158	2.973	3.117	2.350
45. Maside	6.339	6.052	5.797	5.877	6.571	6.808	4.993	4.448
46. Melón	3.324	3.465	3.333	3.408	3.461	3.315	2.915	2.485
47. Merca (La)	4.975	4.995	5.032	5.463	6.173	6.016	4.907	4.690
48. Mezquita (La)	3.033	2.888	2.914	2.635	2.682	2.651	2.549	2.201
49. Montederramo	4.076	4.147	4.154	3.795	3.626	3.443	3.048	2.348
50. Monterrey	4.233	4.947	4.860	5.156	6.203	6.108	5.752	5.028
Moreiras (4)	1.797	1.904	1.900	—	—	—	—	—
51. Muíños	4.579	4.804	4.388	4.436	4.452	4.341	4.566	3.190
52. Nogueira de Ramuín	7.881	8.142	8.201	8.275	7.791	8.201	7.518	7.238
53. Ombra	2.682	2.792	2.849	3.000	3.442	3.498	3.491	2.634
54. Orense	15.194	15.998	17.581	21.579	28.397	55.374	64.153	73.379
55. Paderna de Allariz	3.785	3.872	3.822	3.800	3.761	3.275	2.801	2.574
56. Padrenda	4.142	4.242	3.979	4.038	4.983	4.887	4.741	4.520
57. Parada del Sil	3.287	3.367	3.163	3.272	3.353	2.912	3.083	1.897
58. Pereiro de Aguiar	6.731	6.886	6.856	6.681	6.953	6.975	7.398	5.427
59. Peroja (La)	6.564	6.531	6.510	7.416	6.461	5.929	5.036	4.058
60. Petín	2.568	2.607	2.689	2.887	2.729	2.669	3.220	2.903
61. Piñor	3.932	3.165	3.483	3.373	3.887	3.611	2.981	2.317
62. Porquera	3.058	3.100	2.916	2.899	3.127	3.104	2.683	2.113
63. Puebla de Trives	5.541	5.449	5.164	5.446	5.746	5.713	4.586	5.918
64. Puentevedra	1.296	1.379	1.312	1.161	1.359	1.429	1.321	1.107
65. Pungín	2.173	2.172	2.216	2.073	2.105	2.100	1.700	1.306
66. Quintela de Leirado	2.351	2.307	2.334	2.242	2.182	1.987	1.743	1.685
67. Rairiz de Veiga	4.084	4.370	4.230	4.151	4.371	4.463	3.989	3.819
68. Ramiranes (S)	—	—	—	5.806	5.933	5.147	4.285	4.752
69. Ribadavia	4.788	4.903	5.114	6.341	7.031	7.369	7.571	6.181
70. Río	3.630	3.505	3.46*	3.343	3.324	3.332	2.955	2.877
71. Ríos	4.664	4.710	4.979	4.966	5.504	5.169	5.143	4.669
72. Rúa (La)	2.411	2.626	2.822	3.224	4.040	4.096	4.526	3.242
73. Rubiá	3.738	3.554	3.566	4.164	4.456	4.220	4.090	3.919
74. San Amaro	3.205	3.073	2.925	2.905	3.258	3.272	4.221	2.608
75. San Ciprián de Vilas	3.410	3.642	3.571	3.913	4.152	3.789	3.678	3.230
76. San Cristóbal de Cea (6)	6.441	6.365	6.041	6.102	6.283	6.043	5.966	4.705
77. Sandiães	2.388	2.814	2.465	2.749	3.069	3.407	2.697	2.191
78. Sarreaus	3.640	3.853	3.522	3.673	3.963	4.163	4.177	4.153
79. Taboadela	2.901	2.734	2.782	2.828	2.760	2.677	2.252	2.263
80. Teijeira (La)	2.271	2.244	2.095	2.110	2.147	2.104	1.908	1.983
81. Toén	3.881	3.798	3.524	3.875	4.329	4.369	3.982	3.249
82. Trasmiras	2.679	2.912	2.711	3.169	3.545	3.638	4.008	3.522
83. Vega (La)	6.977	6.910	6.922	6.742	6.357	6.357	5.330	4.332
84. Verca	3.677	3.697	3.567	3.632	3.917	3.641	3.081	2.780
85. Verín	4.968	5.832	6.023	6.814	8.137	8.841	9.063	8.870
86. Viana del Bollo	8.016	8.118	8.645	7.906	8.447	8.448	9.062	6.365
87. Villanova (7)	1.822	1.910	2.055	—	—	—	—	—
88. Villamarín	4.206	4.165	4.023	3.544	4.040	3.767	3.315	2.486
89. Villamarín de Valdeorras	3.866	4.222	4.120	4.190	4.313	4.059	3.902	3.252
90. Villar de Barrio	2.527	2.575	2.556	—	—	—	—	—
91. Villar de Santos	3.220	3.259	3.228	3.499	3.967	3.713	4.079	3.889
92. Villardeón	1.514	1.493	1.502	1.592	1.723	1.792	1.708	1.649
93. Villariño de Conso	4.695	4.846	4.676	5.639	6.033	6.645	6.645	6.152
94. Villariño de Conso	2.256	2.237	2.363	2.252	2.301	2.172	1.923	1.657
Total Provincial	404.311	411.560	412.460	426.043	458.272	467.903	451.474	413.733

(3) Fusiónado con Villamed formen el Municipio de Ramiranes.

(4) Agregado al Municipio de Ginzo de Limia.

(5) Formado por fusión de Freás de Eiras y Villamed.

(6) Antes del Censo de 1920 se denominaba Cea.

(7) Antes del Censo de 1920 se denominaba Villanova de los Infantes. Después del mismo se agregó al Municipio de Celanova.

(8) Fusiónado con Freás de Eiras Formen el Municipio de Ramiranes.

PROVINCIA DE PONTEVEDRA

	1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970
1. Arbo	5.267	5.445	5.307	5.245	6.015	6.442	5.502	5.476
2. Barro	3.405	3.547	3.664	3.580	3.725	3.779	3.491	3.821
3. Bayona	4.423	4.828	5.318	5.596	6.075	6.420	6.585	7.887
Boutas (1)	7.569	—	—	—	—	—	—	—
4. Bueu	7.233	7.650	8.411	9.150	10.023	10.177	10.317	11.006
5. Caldas de Reyes	7.505	7.836	7.825	8.319	8.949	9.376	8.983	8.466
6. Cambados	5.603	6.761	7.143	6.956	8.028	9.290	9.971	10.644
7. Campo Lameiro	3.952	3.641	3.663	3.329	3.670	3.350	2.908	2.872
8. Cangas	8.011	10.471	12.718	14.418	15.836	15.334	17.115	19.026
9. Cañiza (La)	7.923	7.970	7.764	7.655	8.743	8.186	8.221	7.477
Carriñ (2)	2.303	2.575	—	—	—	—	—	—
10. Catoira	1.916	2.098	2.282	2.517	2.716	2.827	3.120	3.337
11. Cerdedo	5.331	5.339	5.282	5.255	5.211	5.888	4.883	4.675
12. Corobad	7.978	8.218	8.214	7.959	8.046	7.671	6.625	6.163
13. Covelo	6.881	6.728	6.592	6.112	6.861	6.694	6.255	7.738
14. Cresiente	5.247	5.279	5.306	5.317	5.575	5.584	5.877	5.927
15. Cuntis	5.866	6.552	6.714	6.569	7.221	7.790	7.689	7.282
16. Dozón	2.750	2.750	2.628	2.636	2.596	2.506	2.929	2.827
17. Estrada (La)	23.916	24.168	25.471	26.623	27.240	28.169	28.716	27.550
18. Forcarey	7.751	8.396	9.172	8.987	9.344	9.040	8.079	7.045
19. Fornelos de Montes	2.795	3.047	2.940	2.817	2.712	2.691	2.564	2.340
Geve (3)	3.002	3.048	2.954	3.691	3.296	—	—	—
20. Golada	4.794	5.048	5.881	6.432	6.411	7.003	6.446	4.990
21. Gondomar	7.842	8.281	8.219	8.219	8.570	9.037	8.133	8.679
22. Grove	3.969	4.628	5.102	5.888	6.823	7.380	7.644	8.537
23. Guadalupe (La)	6.001	7.160	7.494	7.528	9.311	7.725	7.727	8.501
24. Lalín	16.238	16.311	16.818	17.529	18.620	19.001	19.627	19.405
25. Lama	5.305	5.241	5.310	4.941	5.155	4.863	5.398	4.208
Lavadores (4)	15.085	19.465	25.182	31.694	38.462	—	—	—
26. Marín	9.228	9.211	11.296	13.194	16.294	17.592	18.515	19.816
27. Meaño	4.149	4.377	4.492	4.519	5.271	5.048	5.419	5.421
28. Meis	4.503	4.286	4.573	4.906	5.365	5.490	4.978	4.761
29. Moaña	6.091	7.812	8.020	9.634	11.305	11.106	12.736	15.060
30. Mondariz	5.213	5.952	6.764	6.687	7.001	7.093	6.978	6.641
31. Mondariz-Balneario (5) ..	—	—	—	774	785	629	573	646
32. Moraña	4.975	4.792	4.855	4.421	4.654	4.810	4.658	4.578
33. Mos	6.094	6.753	7.084	7.367	8.942	8.876	10.014	11.183
34. Nieves	6.008	6.387	6.126	6.435	6.861	6.852	6.573	6.224
35. Nigrán	6.180	6.493	6.918	6.974	7.768	7.968	8.085	9.048
36. Oza	2.639	2.602	2.594	2.677	2.703	2.893	2.879	2.747
37. Pazos de Borbón	2.887	2.959	3.134	3.324	3.486	3.394	3.596	3.411
38. PONTEVEDRA	22.330	24.222	26.944	30.821	36.968	43.221	50.483	52.452
39. Porriño	7.243	7.510	7.421	7.758	8.613	9.310	9.128	10.044
40. Portas	2.675	2.948	3.217	3.176	3.721	3.577	3.567	3.599
41. Poyo	5.028	5.397	6.231	5.921	6.989	7.277	7.493	9.051
42. Puenteareas	13.452	13.953	13.785	13.894	14.634	14.987	14.552	14.497
43. Puente-Caldelas	7.103	7.344	7.382	6.513	6.965	7.025	6.597	8.022
44. Puentecestres (6)	—	—	—	1.811	2.095	2.105	2.365	2.560
Puente-Sampayo (7)	1.424	1.391	1.433	1.538	1.598	1.583	—	—
45. Redondela	10.843	11.985	13.644	14.996	16.927	17.024	17.206	22.128
46. Ribadumia	3.057	3.006	3.083	3.225	3.555	3.697	3.441	3.640
47. Rodeiro	7.066	7.092	7.454	6.978	8.593	8.181	6.014	5.060
48. Rosal	5.162	5.164	5.577	5.302	5.370	5.679	5.784	5.899
49. Salceda de Caselas	4.408	4.556	4.411	4.411	4.880	4.791	4.737	5.063
50. Salvatierra de Miño	9.242	9.493	9.514	9.197	9.871	9.791	9.266	8.093
51. Sangoño	7.732	8.380	8.578	8.869	10.250	12.003	11.027	11.804
52. Silleda	11.483	12.373	13.205	12.532	12.201	13.490	11.758	10.493
53. Sotomayor	3.275	3.405	3.524	3.630	4.000	4.232	4.288	5.775
54. Tomiño	10.186	10.025	10.030	10.201	10.281	10.412	9.817	9.865
55. Tuy	11.113	11.986	12.529	12.219	13.500	13.865	12.671	12.600
56. Valga	6.002	6.122	6.207	4.679	5.362	5.674	6.094	6.075
57. Vigo	23.259	41.213	53.100	63.012	85.272	137.873	144.914	197.144
58. Vilaboa	4.179	4.545	4.546	4.824	4.912	4.839	5.061	5.394
59. Vila de Cruces (8)	9.924	9.718	9.478	9.284	10.314	11.068	11.223	9.309
60. Vilagarcía de Arosa	7.312	8.691	14.859	16.672	23.705	20.654	20.771	24.076
61. Vilajudín (9)	3.119	3.570	—	—	—	—	—	—
Villanueva de Arosa	6.817	7.162	8.037	8.614	5.618	11.277	12.163	12.641
Total	457.262	495.356	533.419	568.011	641.763	671.609	680.229	750.701

- (1) Agregado al Municipio de Vigo.
 (2) Agregado al Municipio de Vilagarcía de Arosa.
 (3) Agregado al Municipio de Pontevedra.
 (4) Agregado al Municipio de Vigo.
 (5) Segregado del Municipio de Mondariz en el Censo de 1930.
 (6) Segregado del Municipio de Valga en el Censo de 1930.
 (7) Agregado al Municipio de Pontevedra.
 (8) Antes del Censo de 1950 se denominaba Carbia.
 (9) Agregado al Municipio de Vilagarcía de Arosa.

FUENTE: DERGA. Análisis y Proyección de los Recursos Humanos en Galicia. 1975.

CUADRO 4.7
POBLACIONES DE DERECHO Y DE HECHO DE LOS MUNICIPIOS GALLEGOS
(Censo de 1981)

PROVINCIA DE LA CORUÑA

Censo de población referido a 1 de marzo de 1981

CODI- GOS	MUNICIPIOS	NUME- RO DE DIS- TRI- TOS	NUME- RO DE SECCIO- NES	POBLACION DE DERECHO			POBLACION DE HECHO		
				Total	Varones	Mujeres	Total	Varones	Mujeres
1	ABEGONDO.....	3	9	4.274	3.123	3.151	3.912	2.915	2.997
2	AMES.....	3	13	9.527	4.565	4.962	9.166	4.327	4.839
3	ARANGA.....	2	5	2.723	1.325	1.398	2.605	1.304	1.301
4	ARES.....	2	4	4.708	2.259	2.439	4.329	2.343	2.306
5	ARTEIXO.....	4	9	15.448	7.743	7.705	15.268	7.632	7.636
6	ARZUA.....	1	4	7.377	3.722	3.655	8.999	3.498	3.501
7	BARA (LA).....	3	7	8.343	4.052	4.291	7.913	3.794	4.119
8	BARCELONA.....	3	5	5.293	2.538	2.755	5.624	2.600	2.616
9	BETANZOS.....	1	13	11.383	5.324	6.059	11.383	5.248	6.135
10	BOJORTO.....	2	4	3.464	1.748	1.716	3.181	1.593	1.588
11	BOIRO.....	3	11	17.288	8.437	8.851	16.782	7.891	8.891
12	BOQUEIXON.....	1	6	5.511	2.705	2.806	4.978	2.618	2.360
13	BRIUM.....	4	6	6.790	3.234	3.556	5.942	2.769	3.173
14	CABANA.....	2	6	6.991	3.505	3.486	6.632	3.278	3.354
15	CABANAS.....	2	4	3.520	1.701	1.819	3.580	1.671	1.909
16	CABARITAS.....	3	5	7.220	3.607	3.613	6.818	3.295	3.523
17	CABRE.....	3	8	9.181	4.486	4.695	9.127	4.435	4.692
18	CAPELA.....	3	4	3.844	1.825	1.919	3.225	1.603	1.622
19	CAPBALLO.....	1	22	25.713	12.788	12.925	23.921	11.958	11.963
20	CARNOTA.....	2	8	7.213	3.499	3.714	6.504	2.911	3.593
21	CARRAL.....	3	4	4.001	2.090	2.011	3.481	2.719	2.762
22	CEDEIRA.....	1	9	8.074	3.934	4.140	7.827	3.772	4.055
23	CEE.....	3	5	7.531	3.684	3.847	7.234	3.490	3.744
24	CELEIRO.....	1	4	7.201	3.533	3.668	7.003	3.419	3.584
25	CELOXO.....	2	5	2.198	1.068	1.130	2.044	975	1.069
26	CESUMAS.....	2	7	3.748	1.867	1.881	3.702	1.831	1.871
27	COJACOS.....	2	2	1.684	808	876	1.587	790	797
28	CONCURION.....	1	1	2.116	1.018	1.098	1.933	982	1.051
29	CORISTANCO.....	6	6	10.314	5.168	5.146	10.187	5.103	5.084
30	CORUNA (LA).....	10	162	231.781	109.167	122.614	232.356	109.365	122.991
31	CULLENDO.....	4	8	12.614	6.250	6.364	12.187	6.092	6.095
32	CURTIS.....	1	5	5.822	2.823	2.999	5.167	2.323	2.844
33	DOURO.....	2	3	3.542	1.694	1.848	3.350	1.544	1.806
34	DUMBRIS.....	2	4	4.778	2.314	2.464	4.408	2.072	2.336
35	FENE.....	2	9	15.097	7.384	7.713	15.040	7.348	7.692
36	FERRAL DEL CAMBILLO (EL).....	7	13	87.691	41.538	46.153	91.744	43.691	48.053
37	FINISTERRA.....	1	5	5.822	2.823	2.999	5.167	2.323	2.844
38	FRANCO.....	2	4	3.655	1.821	1.774	3.649	1.878	1.771
39	FRIOJA.....	1	3	2.238	1.048	1.090	2.111	1.031	1.080
40	LAGE.....	3	4	3.634	1.813	1.821	3.482	1.644	1.838
41	LARACHE.....	1	13	11.718	5.903	5.815	10.657	5.000	5.657
42	LOUSANE.....	2	7	5.816	2.448	2.374	4.441	2.138	2.303
43	MAIOLICA DE BORGANTINOS.....	2	8	6.549	3.217	3.332	7.911	3.799	4.112
44	MAIOLICA.....	2	5	2.916	1.451	1.465	2.448	1.271	1.177
45	MAIOLICA.....	1	7	6.757	3.248	3.509	6.445	3.178	3.267
46	MELLID.....	1	9	8.014	3.933	4.081	7.797	3.768	4.029
47	MELLA.....	3	6	4.418	2.197	2.221	4.278	2.115	2.163
48	MIRIA.....	2	4	3.478	1.688	1.790	3.487	1.600	1.887
49	MOCHES.....	2	5	2.000	1.016	1.078	2.036	977	1.059
50	MOCHES.....	2	7	3.587	1.690	1.897	3.586	1.799	1.787
51	MUGARDOS.....	3	7	7.070	3.423	3.646	7.044	3.402	3.642
52	MUGIA.....	1	5	7.000	3.420	3.580	6.797	3.230	3.567
53	MUGIA.....	3	8	12.388	5.891	6.497	12.080	5.762	6.318
54	MUGIA.....	4	21	29.182	14.308	14.874	28.784	14.194	14.590
55	MUGIA.....	4	7	6.935	3.313	3.622	6.941	3.315	3.626
56	MEQUEIRA.....	3	8	7.791	3.658	4.133	7.197	3.338	3.859
57	MOYA.....	6	12	14.126	6.854	7.272	13.867	6.636	7.231
58	OLEIROS.....	3	9	15.039	7.212	7.827	15.100	7.247	7.853
59	ORDENE.....	3	9	11.076	5.382	5.694	11.095	5.367	5.728
60	OROSO.....	2	4	3.657	1.808	1.849	3.612	1.774	1.838
61	ORTIGUEIRA.....	4	23	16.443	7.807	8.636	15.374	7.800	8.267
62	OUTES.....	1	12	10.128	4.739	5.389	9.815	4.505	5.310
63	OIA DE LOS RIOS.....	2	5	3.746	1.863	1.883	3.734	1.839	1.895
64	PADRINE.....	1	6	3.490	1.776	1.712	3.478	1.658	1.819
65	PADRON.....	4	7	9.948	4.771	5.177	9.796	4.678	5.118

Censo de población referido a 1 de marzo de 1981

(Continúa)

COD- GOS	MUNICIPIOS	NUME- RO DE DIS- TRI- TOS	NUME- RO DE SECCIO- NES	POBLACION DE DERECHO			POBLACION DE HECHO		
				Total	Varones	Mujeres	Total	Varones	Mujeres
64	PINO (EL).....	3	6	4.027	3.005	3.022	5.968	2.945	2.999
69	PONTEDEUME.....	4	7	8.400	4.033	4.375	8.459	4.037	4.422
67	PUEBLA DEL CAMARITAL.....	5	8	10.067	4.780	5.287	9.013	4.543	5.270
68	PUEBLO-CEÑO.....	3	6	8.714	4.336	4.378	7.950	3.629	4.121
70	PUEBLOS DE GARCIA RODRIGUEZ.....	1	14	11.150	5.554	5.604	11.047	5.481	5.566
71	PUERTO DEL SOM.....	5	11	11.182	5.454	5.648	10.493	4.885	5.568
72	RIANZO.....	3	9	12.715	4.292	4.423	11.352	5.300	6.052
73	RIBESIPA.....	5	20	24.542	12.001	12.541	23.001	10.717	12.304
74	RUJA.....	1	4	6.015	2.813	3.142	5.767	2.716	3.051
75	SAD.....	3	6	7.742	3.703	4.039	7.999	3.659	4.345
76	SAN SATURNINO.....	1	7	4.390	2.111	2.287	4.340	2.064	2.274
77	SANTA COMBA.....	4	7	11.902	5.005	6.897	11.385	5.443	5.940
78	SANTIAGO.....	6	62	82.404	39.012	43.392	73.695	33.899	49.796
79	SANTISO.....	2	3	2.092	1.306	1.306	2.003	1.050	1.353
80	SOBRADO.....	2	7	3.446	1.751	1.715	3.375	1.690	1.685
81	SOMOLAS.....	4	4	2.004	970	1.034	1.973	949	1.024
82	TED.....	3	10	11.071	5.319	5.752	10.906	5.254	5.732
83	TOQUES.....	3	8	2.454	1.238	1.216	2.297	1.142	1.155
84	TOUDOU.....	2	6	4.220	2.903	2.237	5.007	2.446	2.521
85	TOURO.....	3	7	5.092	2.355	2.737	5.339	2.732	2.707
86	TRAZO.....	2	7	5.005	2.904	2.501	4.363	2.146	2.217
87	VALDOVINO.....	2	9	7.055	3.403	3.552	7.346	3.606	3.540
88	VALLE DEL DURO.....	1	4	4.554	3.120	3.526	5.054	2.729	2.931
89	VEDRA.....	2	8	5.791	2.777	3.014	5.489	2.708	2.781
90	VILASANTAR.....	2	4	2.529	1.240	1.281	2.368	1.179	1.189
91	VILLARMAJOR.....	1	4	1.927	944	985	1.897	923	974
92	VINEANO.....	3	10	9.666	4.729	4.917	9.365	4.537	4.828
93	ZAS.....	3	7	7.329	3.570	3.759	7.285	3.538	3.752
TOTAL PROVINCIAL				1.098.121	527.444	565.677	1.083.415	518.490	564.765

PROVINCIA DE LUGO

Censo de población referido a 1 de marzo de 1981

COD- GOS	MUNICIPIOS	NUME- RO DE DIS- TRI- TOS	NUME- RO DE SECCIO- NES	POBLACION DE DERECHO			POBLACION DE HECHO		
				Total	Varones	Mujeres	Total	Varones	Mujeres
1	ABADIN.....	1	4	4.009	2.316	2.071	4.681	2.312	2.369
2	ALFOI.....	1	4	2.916	1.437	1.479	2.820	1.399	2.045
3	AMAS DE ULLA.....	1	3	4.267	2.167	2.120	4.144	2.087	2.059
4	BALTINA.....	1	4	2.728	1.432	1.296	2.610	1.365	1.245
901	BARALL.....	1	4	4.484	2.336	2.148	4.443	2.323	2.140
5	BARNETROS.....	1	6	4.130	2.000	2.130	4.003	1.972	2.111
6	BECCARRA.....	1	8	5.091	2.595	2.496	5.034	2.563	2.471
7	BOCOTE.....	1	8	4.753	2.344	2.407	4.630	2.280	2.350
8	BUEVA.....	1	2	2.256	1.424	1.034	2.244	1.418	1.026
9	CASALADO.....	1	7	4.501	2.277	2.204	4.510	2.240	2.278
10	CASTRO DE REV.....	2	6	6.290	3.154	3.136	6.447	3.240	3.199
11	CASTROVERDE.....	1	7	4.617	2.363	2.254	4.540	2.210	2.238
12	CERVANTES.....	1	4	3.210	1.742	1.476	3.069	1.665	1.404
13	CERYO.....	3	6	9.439	4.764	4.673	9.402	4.748	4.654
14	CORGO.....	1	5	5.057	2.577	2.480	5.001	2.535	2.466
15	COSPETO.....	1	7	7.002	3.444	3.554	6.931	3.398	3.533
16	CHANTADA.....	4	10	10.330	5.059	5.279	9.654	4.755	5.009
17	FOLGOSO DE CAUMEL.....	1	2	2.457	1.300	1.157	2.191	1.154	1.037
18	FONSAGRADA.....	4	13	9.302	4.967	4.335	9.246	4.890	4.356
19	FOZ.....	1	10	6.795	4.230	4.557	6.776	4.224	4.552
20	FRIO.....	1	10	5.670	2.962	2.715	5.724	2.690	2.824
21	GERNADE.....	1	6	5.007	1.750	1.849	5.502	1.704	2.796
22	GUISTIAZ.....	4	9	7.433	3.755	3.678	7.594	3.684	3.912
23	GUIN DE PALLARES.....	1	7	6.394	2.162	2.232	6.351	2.144	2.205
24	INCIO.....	1	8	4.155	2.127	2.010	4.003	2.052	1.951

Censo de población referido a 1 de marzo de 1981

(Continúa)

CODIGOS	MUNICIPIOS	NUMERO DE DISTRICTOS	NUMERO DE SECCIONES	POBLACION DE DERECHO			POBLACION DE HECHO		
				Total	Varones	Mujeres	Total	Varones	Mujeres
25	JOYE.....	2	4	3.407	1.763	1.644	3.410	1.772	1.644
26	LANCARA.....	1	5	4.270	2.221	2.049	4.200	2.175	2.024
27	LORENZANA.....	1	4	3.379	1.637	1.742	3.264	1.577	1.689
28	LUDO.....	9	57	72.574	34.370	38.004	73.996	35.130	38.854
29	MEIRA.....	1	3	2.004	995	1.009	1.970	970	992
30	MONFORTE DE LENDS.....	1	4	6.964	3.227	3.737	6.908	3.267	3.721
31	MONFORTE DE LENDS.....	4	10	20.157	9.701	10.456	19.382	9.345	10.037
32	MONTEROSO.....	2	6	4.763	2.360	2.403	4.492	2.302	2.385
33	MURAS.....	1	4	2.228	1.093	1.135	2.134	1.042	1.112
34	NAYIA DE SUAREZ.....	1	7	2.773	2.000	1.763	2.745	1.993	1.752
35	NEQUEIRA DE MUNIZ.....	1	1	437	215	222	434	213	221
37	MOSALES (LOS).....	1	2	2.321	1.257	1.064	2.283	1.230	1.053
38	OROL.....	1	4	2.626	1.213	1.413	2.500	1.165	1.363
39	OTERO DE REV.....	1	5	5.109	2.514	2.595	5.108	2.514	2.594
40	PALAS DE REV.....	1	7	6.390	3.160	3.230	6.323	3.126	3.197
41	PANTON.....	1	10	6.068	2.922	3.146	5.823	2.791	3.032
42	PARADELA.....	1	4	3.393	1.689	1.704	3.311	1.643	1.668
43	PARAMO.....	2	4	2.429	1.235	1.194	2.422	1.228	1.194
44	PASTORIZA.....	1	6	1.050	2.553	2.517	6.952	2.471	2.481
45	PIEDRAFITA.....	1	3	2.320	1.273	1.047	2.500	1.380	1.142
46	POL.....	1	5	1.670	1.419	1.459	2.851	1.403	1.448
47	PUEBLA DEL BOLLON.....	1	4	3.345	1.621	1.720	3.200	1.619	1.719
48	PUEBLA DEL BOLLON.....	1	4	4.301	2.104	2.195	4.270	2.103	2.195
49	PUEBLA DEL BOLLON.....	2	4	2.539	1.280	1.259	2.490	1.260	1.230
50	RUROS.....	1	5	3.813	2.065	2.748	3.837	2.479	2.556
51	RABADE.....	1	1	1.890	951	939	1.858	936	922
52	RIBADE.....	1	9	9.119	4.292	4.827	9.048	4.265	4.803
53	RIBAS DEL SIL.....	1	3	1.927	972	955	1.911	974	917
54	RIBERA DE PIQUIN.....	1	2	1.377	715	664	1.296	670	626
55	RIBOTORTO.....	1	3	2.715	1.361	1.354	2.696	1.346	1.350
56	SANOS.....	1	5	2.242	1.733	1.509	3.145	1.476	1.469
57	SARRIA.....	4	15	12.101	6.094	6.007	12.000	6.027	5.973
58	SAVIA.....	1	11	7.575	3.817	3.758	7.761	3.644	3.613
59	SODER.....	1	9	6.276	2.621	2.655	6.706	2.853	2.433
60	TABOADA.....	1	9	6.420	3.177	3.243	6.072	2.975	3.097
61	TRABADA.....	1	2	2.336	1.134	1.202	2.277	1.080	1.199
62	TRASCASILLAS.....	1	1	1.168	609	559	1.129	598	531
63	VALLE DE ORO.....	1	3	3.159	1.575	1.584	3.104	1.588	1.594
64	VICEDO.....	1	3	2.992	1.446	1.546	2.950	1.376	1.434
65	VILLALBA.....	4	10	16.640	8.095	8.545	16.485	7.960	8.525
66	VIVERO.....	4	12	14.887	7.830	7.769	14.562	6.880	7.682
TOTAL PROVINCIAL				405.365	199.594	205.769	399.105	195.915	203.270

PROVINCIA DE ORENSE

Censo de población referido a 1 de marzo de 1981

CODIGOS	MUNICIPIOS	NUMERO DE DISTRICTOS	NUMERO DE SECCIONES	POBLACION DE DERECHO			POBLACION DE HECHO		
				Total	Varones	Mujeres	Total	Varones	Mujeres
1	ALLARIZ.....	3	6	5.590	2.621	2.969	5.009	2.322	2.687
2	AMORIN.....	2	4	2.593	1.236	1.357	2.588	1.200	1.338
3	ARNOYA.....	2	2	1.339	661	678	1.274	604	670
4	AYOIA.....	2	8	4.120	1.971	2.149	3.991	1.865	2.126
5	BALTAR.....	2	3	4.018	1.902	2.036	3.954	1.948	2.008
6	BANDE.....	3	4	3.882	1.908	1.974	3.844	1.852	1.992
7	BANDE DE MOLGAS.....	2	6	3.647	1.905	1.742	3.454	1.803	1.651
8	BARRADAS.....	2	4	3.482	1.775	1.707	3.482	1.775	1.707
9	BARCO DEL.....	2	6	9.242	4.574	4.668	9.179	4.540	4.639
10	BEADE.....	1	2	1.204	593	611	1.204	593	611
11	BEARIZ.....	2	2	1.440	591	849	1.346	486	560
12	BLANCOS.....	2	2	2.416	1.126	1.090	2.236	1.134	1.102
13	BODROS.....	3	7	5.113	2.443	2.670	4.456	2.039	2.417
14	BOLA (LA).....	2	4	2.240	1.083	1.157	2.167	1.010	1.137
15	BOLLO DEL.....	1	3	3.151	1.599	1.552	2.477	1.263	1.214

Censo de población referido a 1 de marzo de 1981

(Continúa)

CODI- GOS	MUNICIPIOS	NUME- RO DE DISTRITO- TOS	NUME- RO DE SECCIO- NES	POBLACION DE DERECHO			POBLACION DE HECHO		
				Total	Varones	Mujeres	Total	Varones	Mujeres
16	CALVOS DE RANDIN.....	1	5	2.074	1.053	1.021	1.033	902	731
17	CARBALLEDA.....	2	4	3.344	1.702	1.642	3.244	1.629	1.606
18	CARBALLESA DE AVIA.....	1	3	2.822	1.365	1.457	2.820	1.362	1.458
19	CARBALLIDO.....	3	9	11.049	5.255	5.794	10.942	5.201	5.741
20	CARTELE.....	1	7	5.512	2.710	2.802	5.198	2.522	2.676
22	CASTRILLO DE NIÑO.....	2	4	5.308	2.749	2.559	5.027	2.499	2.528
23	CASTRILLO DEL VALLE.....	2	4	2.455	1.232	1.223	2.044	1.027	1.019
24	CASTRO CALDELAS.....	2	4	3.430	1.707	1.723	3.310	1.647	1.663
25	CELAMBA.....	4	8	4.053	2.009	2.044	3.518	1.603	1.915
26	CEMLLE.....	2	4	2.342	1.093	1.249	2.274	1.069	1.205
28	COLES.....	2	4	3.349	1.662	1.707	3.351	1.649	1.702
29	COMERADA.....	1	2	2.210	1.075	1.135	1.989	947	1.042
30	CUALBOMO.....	2	4	5.642	2.939	2.703	5.620	2.933	2.687
31	CHAMORRA DE GUEIXA.....	2	2	1.226	645	581	1.076	562	508
32	CHAYIRIO.....	2	6	2.777	1.309	1.468	2.381	959	1.422
33	ESGOS.....	1	3	2.737	1.311	1.400	2.248	1.051	1.197
34	ESMERINDE.....	2	3	2.365	1.144	1.221	2.294	1.097	1.197
35	GUADARA (LA).....	2	3	2.805	1.328	1.477	2.051	1.040	991
36	GUADARA DE AMILA.....	1	5	4.250	2.092	2.158	4.073	1.941	2.132
37	GUADARA DE AMILA.....	2	4	3.021	1.527	1.504	2.957	1.481	1.476
38	LAROUCA.....	1	2	1.102	541	561	986	444	502
39	LAZA.....	2	6	2.034	1.019	1.015	2.497	1.231	1.266
40	LEIRO.....	2	4	2.440	1.172	1.268	4.401	1.146	1.317
41	LODEIRA.....	2	3	3.000	1.497	1.503	2.690	1.307	1.381
42	LOVIO.....	1	7	5.102	2.467	2.635	4.631	2.189	2.443
43	MACEA.....	2	5	5.443	2.687	2.756	5.444	2.674	2.770
44	MAMIADEA.....	2	4	1.994	987	987	1.828	914	914
45	MASIDE.....	3	5	5.160	2.508	2.652	4.551	2.062	2.489
46	MELON.....	2	4	2.299	1.041	1.258	2.124	932	1.192
47	MERCA (LA).....	2	7	5.054	2.440	2.614	5.011	2.414	2.597
48	MEZQUITA (LA).....	2	2	2.098	1.054	1.044	1.645	930	915
49	MONTEDERRAMA.....	2	4	2.047	1.044	1.003	1.755	843	892
50	MONTERRAY.....	2	6	5.005	2.536	2.469	4.877	2.445	2.432
51	MUJOS.....	1	8	4.291	2.107	2.184	4.152	2.034	2.118
52	MUJOS DE RAMIN.....	1	6	5.514	1.660	1.854	3.133	1.434	1.699
53	OLIVERA.....	2	3	2.140	1.111	1.027	2.109	1.085	1.024
54	ORENSE.....	5	73	94.346	44.995	49.351	96.085	45.736	50.349
55	PADERNE DE ALLARIZ.....	1	3	2.110	1.067	1.043	2.106	1.032	1.074
56	PADERNE DE ALLARIZ.....	3	4	5.041	2.487	2.554	4.121	1.954	2.165
57	PARADA DEL SIL.....	2	4	2.287	1.120	1.167	2.171	1.057	1.114
58	PENEDO DE AGUIA.....	2	4	6.121	2.947	3.174	5.790	2.882	2.908
59	PENEDA (LA).....	2	6	2.827	1.406	1.421	4.000	1.960	2.040
60	PETIN.....	2	3	1.817	911	906	1.615	807	808
61	PIÑON.....	2	5	2.293	1.154	1.139	2.111	1.052	1.059
62	PONTEDEVA.....	1	2	848	420	428	829	381	448
63	PONTEDEVA.....	2	3	1.932	962	970	1.814	874	940
64	PUEBLA DE TRIVES.....	2	4	5.305	2.629	2.676	5.327	2.667	2.660
65	PUMIN.....	2	3	1.281	612	669	1.255	591	664
66	PUENTE DE LEIRADO.....	1	2	1.463	703	760	1.457	697	760
67	RAIRIZ DE VEIGA.....	2	5	4.114	2.035	2.079	3.721	1.789	1.932
68	RAMPANES.....	2	4	5.122	2.471	2.651	4.850	2.373	2.477
69	REBOADAVIA.....	2	6	7.050	3.423	3.627	6.622	3.154	3.468
70	RIO.....	1	4	2.795	1.369	1.426	2.643	1.339	1.304
71	RIO.....	2	5	5.008	2.544	2.464	4.050	2.045	2.005
72	RUA (LA).....	1	4	4.060	2.040	2.020	5.712	2.813	2.899
73	RUBIANA.....	1	4	3.049	1.531	1.518	2.731	1.381	1.350
74	SAN AMAR.....	2	3	2.592	1.281	1.311	2.230	1.061	1.169
75	SAN CEMIN DAS VÍAS.....	2	4	3.303	1.591	1.712	3.248	1.594	1.654
76	SAN CRISTOBAL DE CEA.....	3	5	5.358	2.623	2.735	5.242	2.555	2.687
77	SANDIAS.....	2	3	2.483	1.211	1.272	2.316	1.106	1.210
78	SARREIUS.....	1	4	4.249	1.131	1.136	4.057	2.001	2.056
79	TABOUELA.....	1	2	2.494	1.211	1.283	2.443	1.192	1.251
80	TEIXEIRA.....	2	3	2.030	1.012	1.018	1.941	970	971
81	TORN.....	2	4	3.474	1.746	1.728	3.612	1.884	1.728
82	TRABEIRAS.....	1	4	3.493	1.998	1.495	3.620	1.962	1.658
83	VEGA (LA).....	3	6	3.513	1.730	1.775	2.927	1.443	1.484
84	VERA.....	2	4	3.171	1.539	1.632	2.644	1.240	1.399
85	VERIN.....	1	7	10.051	4.861	5.190	9.983	4.820	5.163
86	VIANA DEL ROLLO.....	3	6	4.411	2.205	2.206	4.520	2.262	2.258
87	VILLAMARIN.....	2	4	2.361	1.132	1.229	2.304	1.094	1.210
88	VILLAMARIN DE VALSERRAS.....	1	4	3.126	1.621	1.505	2.917	1.487	1.430
89	VILLAR DE BARRIL.....	2	3	3.952	1.969	1.983	3.195	1.574	1.621
90	VILLAR DE SANTOS.....	1	2	1.947	983	964	1.881	922	959
91	VILLARDOVA.....	1	5	5.932	3.020	2.912	5.494	2.838	2.656
92	VILLARINO DE COMEG.....	1	2	1.222	674	548	1.044	573	471
93	VILLARINO DE COMEG.....	1	4	10.544	5.215	5.329	10.177	5.008	5.169
94	VILLARINO DE ESPINHEIRO.....	1	1	1.449	718	731	1.295	600	695
TOTAL PROVINCIAL				430.159	210.144	220.015	411.339	199.110	212.229

PROVINCIA DE PONTEVEDRA

Censo de población referido a 1 de marzo de 1981

CODI- GOS	MUNICIPIOS	NUME- RO DE DIS- TRIT- TOS	NUME- RO DE SECCIO- NES	POBLACION DE DERECHO			POBLACION DE HECHO		
				Total	Varones	Mujeres	Total	Varones	Mujeres
1	ABOIO.....	3	9	5.687	2.423	2.614	4.975	2.386	2.589
2	BARRO.....	2	5	4.096	1.949	2.147	3.865	1.804	2.061
3	BAYONA.....	2	8	10.139	4.948	5.191	9.762	4.589	5.173
4	BUEU.....	3	8	12.134	5.987	6.147	11.961	5.822	6.139
5	CALDOAS DE REYES.....	3	9	8.889	4.246	4.641	8.702	4.112	4.590
6	CARRADOS.....	3	7	13.189	6.454	6.655	12.620	6.196	6.424
7	CARPO LAMEIRO.....	2	4	2.847	1.316	1.531	2.554	1.139	1.415
8	CANGAS.....	3	14	21.983	10.806	11.177	20.796	9.719	11.077
9	CARTEA (LA).....	3	10	8.488	4.027	4.461	7.818	3.645	4.173
10	CATOJA.....	1	4	3.732	1.845	1.887	3.583	1.736	1.847
11	CERDEDO.....	3	6	4.421	1.958	2.463	4.251	1.837	2.414
12	COTGRO.....	3	9	6.227	2.812	3.415	6.031	2.686	3.345
13	COVELLO.....	3	12	6.786	3.175	3.611	6.374	2.920	3.454
14	CRESIDENTE.....	2	5	4.752	2.277	2.475	4.432	1.954	2.478
15	CUMTIS.....	3	9	6.361	2.770	3.591	6.176	2.849	3.327
16	DOZON.....	2	4	2.730	1.349	1.381	2.492	1.224	1.268
17	ESTRADA (LA).....	6	33	27.222	12.868	14.354	25.719	11.873	13.846
18	FORCARET.....	3	8	8.024	3.883	4.141	7.116	3.307	3.809
19	FORNELLOS DE MONTES.....	2	7	2.540	1.143	1.397	2.377	990	1.387
20	GOLADA.....	3	6	4.786	2.379	2.407	6.703	2.315	2.388
21	GONDAR.....	3	10	10.155	4.952	5.203	10.009	4.854	5.155
22	GROVE (LA).....	2	7	10.295	5.072	5.223	9.917	4.832	5.085
23	GUARDA (LA).....	3	7	9.548	4.609	4.939	9.275	4.403	4.872
24	LALIN.....	5	20	18.938	9.281	9.657	17.666	8.343	9.323
25	LAME.....	1	9	3.982	1.772	2.210	3.848	1.735	2.113
26	MARIN.....	3	16	23.178	11.438	11.745	22.647	10.967	11.680
27	MEIRO.....	2	7	4.041	2.018	2.023	3.801	2.765	3.036
28	MEIS.....	2	6	5.378	2.566	2.812	5.233	2.465	2.768
29	MOIRA.....	5	16	37.054	18.564	18.490	37.053	18.326	18.727
30	MONDARIZ.....	3	8	1.280	5.406	3.784	6.443	1.491	2.592
31	MONDARIZ-BALNEARIO.....	1	1	671	313	358	650	308	342
32	MORANA.....	2	3	5.178	2.499	2.679	4.898	2.197	2.701
33	MOS.....	3	10	13.108	6.362	6.746	12.102	6.341	6.761
34	NIEVES.....	3	8	6.179	2.885	3.294	6.025	2.777	3.248
35	NIGRAM.....	3	8	12.362	6.047	6.315	12.336	5.986	6.350
36	OYA.....	2	4	3.095	1.522	1.573	2.954	1.425	1.529
37	PAZOS DE NOROESTE.....	2	5	3.601	1.757	1.844	3.452	1.639	1.813
38	PONTEVEDRA.....	7	44	64.194	30.261	33.933	65.137	30.962	34.175
39	PORRIÑO.....	3	10	13.690	6.649	7.041	13.517	6.503	7.014
40	PORTAS.....	2	4	3.587	1.701	1.886	3.386	1.582	1.804
41	POYO.....	2	8	12.043	5.985	6.058	11.573	5.450	6.123
42	PUENTE-CALDELAS.....	3	8	8.203	3.794	4.409	7.678	3.465	4.213
43	PUENTEAREAS.....	4	17	15.908	7.563	8.345	15.013	7.058	7.955
44	PUENTECELURES.....	1	2	2.786	1.351	1.435	2.611	1.194	1.417
45	REDONDELO.....	4	14	27.329	13.350	14.179	27.282	13.028	14.254
46	RIBAQUINIA.....	2	5	4.351	2.093	2.258	4.027	1.921	2.106
47	RODEIRO.....	3	7	4.787	2.458	2.329	4.700	2.261	2.439
48	ROSAL.....	2	6	9.786	2.752	2.796	9.150	1.652	2.986
49	SALCEDA DE CASILLAS.....	2	4	5.713	2.749	2.964	5.610	2.785	2.825
50	SALVATIERRA DE MIÑO.....	3	12	9.262	4.391	4.871	8.675	4.051	4.624
51	SANMAMEN.....	3	13	14.354	7.064	7.290	13.899	6.645	7.254
52	SILLEDA.....	4	15	10.363	4.978	5.385	9.980	4.765	5.215
53	SOTOMAYOR.....	2	4	5.339	2.643	2.696	5.434	2.574	2.860
54	TORINO.....	4	6	10.603	5.162	5.441	10.499	5.090	5.409
55	TUT.....	4	14	15.076	7.210	7.866	14.975	7.194	7.781
56	VALCA.....	3	6	6.180	3.019	3.165	5.100	1.955	3.145
57	VIGO.....	8	154	261.333	123.275	138.058	258.724	123.359	135.365
58	VILABO.....	2	1	6.116	2.951	3.165	6.001	2.875	3.126
59	VILLA DE OUSAS.....	3	13	9.561	4.480	5.081	8.459	4.096	4.363
60	VILLAGARCIA DE AROSA.....	4	19	30.199	14.383	15.816	29.433	14.066	15.367
61	VILLANUEVA DE AROSA.....	3	11	15.282	7.530	7.752	14.919	7.387	7.532
TOTAL PROVINCIAL				883.267	421.063	462.204	859.897	406.431	453.466

FUENTE: INE. Censo de Población de 1981.

núcleos aislados entre sí, hacen que sea la casa y la parroquia - como anteriormente se ha señalado - las estructuras más importantes de la organización social en el mundo campesino. Este fenómeno se complementa y completa con un reparto minifundista de la propiedad de la tierra. El aislamiento económico, o en otros términos, la economía de subsistencia, tiene una base geográfica en la distancia y el aislamiento ecológico, correspondiendo a aquélla y a éstos, a su vez, una distancia y un aislamiento sociales. El municipio, como forma de comunidad social real, es desconocido en la Galicia rural. Se trata de una pura división administrativa, sin contenido sociológico, las más de las veces artificial. El arraigo de la casa y de la parroquia acentúa el carácter de cerrada que tiene la economía del campo gallego, en la que domina un elevado grado de autoconsumo y en la que las ferias son los únicos centros en los que se manifiesta el intercambio; intercambio no sólo económico, sino social, porque esos centros tradicionales constituyen el medio de comunicación social más característico. Al mismo tiempo, puede verse en la dispersión del hábitat un factor que refuerza la importancia singular que en las relaciones sociales de los campesinos gallegos tienen los grupos primarios, especialmente el grupo de parentesco. Así pues, el fenómeno del ruralismo en Galicia constituye una de las características más peculiares de la problemática demográfica, e incluso económica, reflejándose en el carácter eminentemente agrario de su población activa y en la elevada participación del Sector Primario en la pro-

ducción y en el Valor Añadido regionales.

En el mismo contexto del fenómeno del ruralismo y de la desigual distribución espacial de la población, pasando por cuestión del éxodo del campo a la ciudad, se hace necesario considerar el creciente proceso de concentración de población en los principales núcleos urbanos de Galicia. Este proceso se ha traducido en un notable incremento del volumen del número de habitantes en las ciudades, y mejor aún, en una proporción creciente del peso que corresponde a la población de las mismas dentro del conjunto regional gallego.

El progresivo crecimiento de los núcleos urbanos importantes es un fenómeno que viene cumpliéndose en Galicia por lo menos a todo lo largo del presente siglo. En el año 1900 ninguna ciudad gallega superaba la cifra de 50.000 habitantes y sólo tres de ellas - La Coruña, Lugo y El Ferrol - tenían una población por encima de las 25.000 personas. En 1981 dos núcleos urbanos - Vigo y La Coruña - sobrepasan la cifra de 200.000 habitantes y hay siete ciudades - La Coruña, Lugo, Orense, Pontevedra, Vigo y Santiago - cuya población rebasa los 65.000. Este crecimiento demográfico no se ha dado, por supuesto, con igual intensidad en estas siete poblaciones, ni ha tenido lugar en iguales períodos de tiempo. Así, en el cuadro 4.8 puede verse como el crecimiento de estas ciudades ha sido particularmente intenso a partir de 1940, alcanzando las tasas más altas en Vigo, Orense y La Coruña, siendo Lugo la población que registraba el índice más bajo en cuanto a crecimiento relativo. El Ferrol, por su parte, ha conocido su

más fuerte ritmo de expansión demográfica en la década de los treinta, y Santiago y Pontevedra han experimentado un crecimiento más acusado en los años setenta. En definitiva, en Galicia, el fenómeno de concentración demográfica en sus grandes ciudades se ha dado con más fuerza en las provincias atlánticas que en las provincias orientales, siendo el grado de urbanización alcanzado mucho más elevado en aquéllas que en éstas.

CUADRO 4.8

CRECIMIENTO DEMOGRAFICO DE LAS PRINCIPALES CUIDADES DE GALICIA
(1900-1981)

AÑOS	Coruña	Lugo	Orense	Pontevedra	Vigo	Ferrol	Santiago
1900	100	100	100	100	100	100	100
1910	109	132	105	108	177	104	102
1920	141	105	116	121	228	120	107
1930	169	115	142	138	280	141	159
1940	237	159	187	166	367	237	204
1950	304	199	366	194	593	305	230
1960	404	216	422	226	623	296	237
1970	431	237	483	235	848	347	294
1981	528	274	632	291	1.112	363	388

FUENTE: INE. Datos elaborados a partir de los Censos de Población.

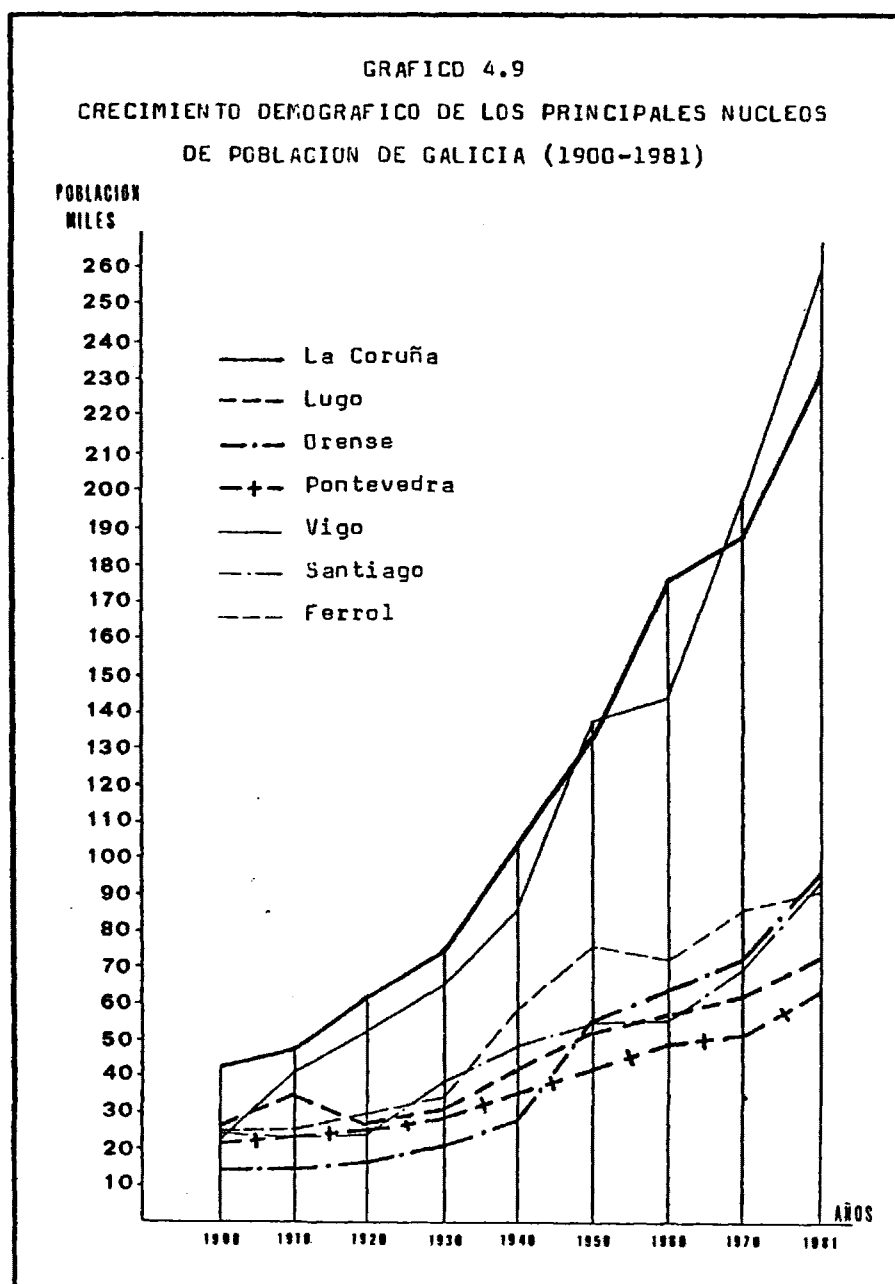
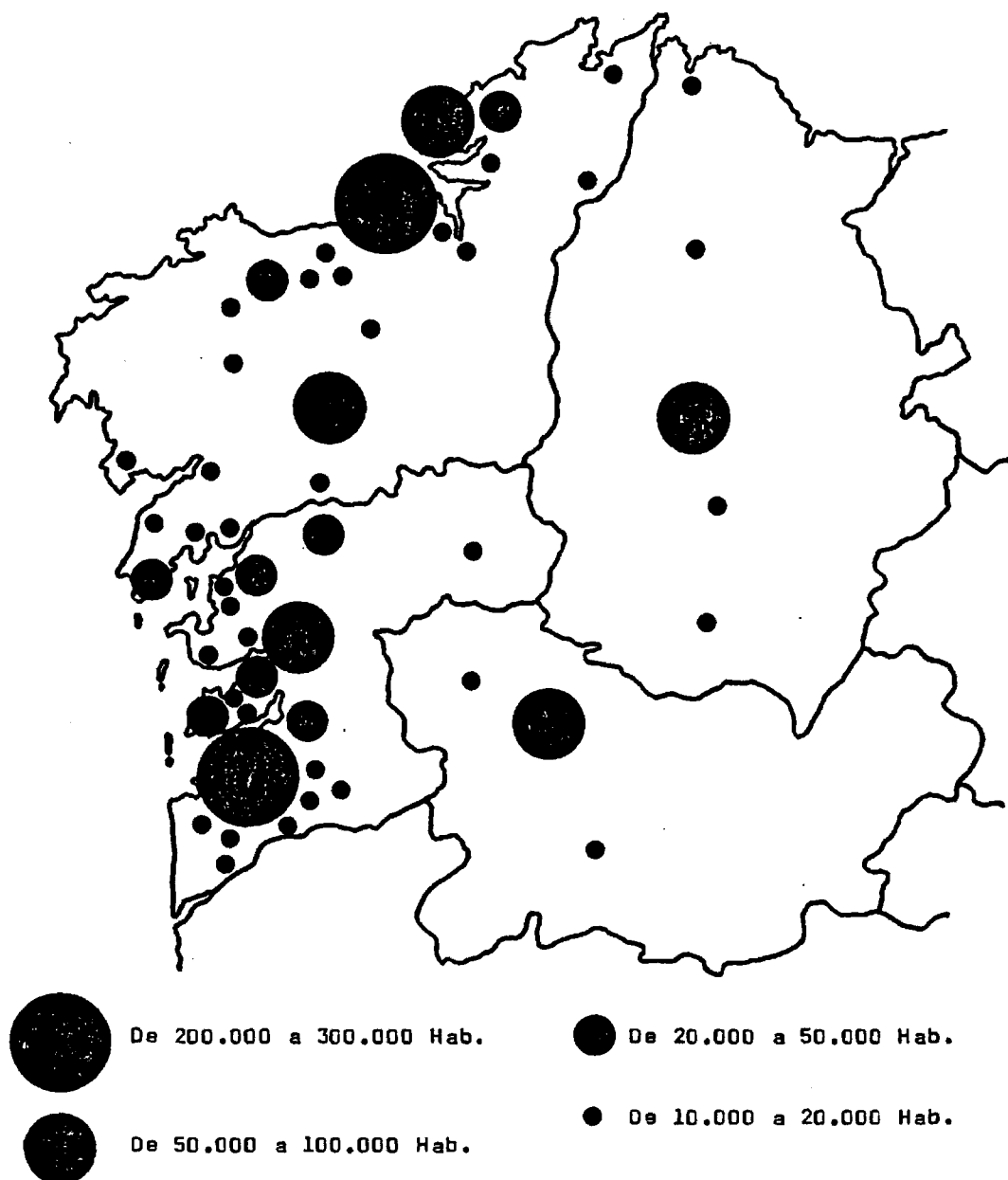


GRAFICO 4.10

LOCALIZACION DE LOS MUNICIPIOS GALLEGOS MAYORES DE 10.000
HABITANTES EN 1981



Como se ha apuntado, el proceso de urbanización significa no sólo un incremento de la población urbana, sino que además comporta un proceso de redistribución espacial de la población. Si se consideran las siete ciudades antes citadas como principales núcleos urbanos, se observa como la proporción que su población representa respecto al total regional ha ido creciendo a lo largo del presente siglo. En 1900 vivían en estas ciudades tan sólo un 9,1 por 100 de la población gallega. En 1981 ese porcentaje se elevaba al 33,1 por 100, es decir, casi un tercio del total del censo residía en esos núcleos.

Por otra parte ocurre que el crecimiento de las ciudades gallegas, por lo general, se ha dado de forma autónoma en relación al proceso de industrialización de las mismas, yendo aquél, en todo caso, por delante de este último. Salvo la excepción de La Coruña y sobre todo de Vigo - capitales donde puede constatarse hasta cierto punto un paralelismo existente entre los procesos de industrialización y urbanización - el rápido crecimiento de las ciudades no ha sido correlativo con el grado de industrialización alcanzado en la mayoría de ellas. El caso de Orense, con una tasa de crecimiento demográfico que resulta ser para el período 1940-1981 más alta que la alcanzada por La Coruña es, a estos efectos, perfectamente ilustrativo. De ahí que pueda afirmarse que aquel crecimiento se debe en mayor medida a razones de carácter negativo - factores de expulsión del campo - que a razones positivas - factores de atracción de las ciudades - . Puede decirse que dada la condición preindustrial de estos centros urbanos de Galicia, su fi

sonomía es propiamente semiurbana y no constituyen - caso de Orense o Lugo - sino la expresión y sublimación de la sociedad rural gallega.

Queda por ver finalmente cuál es el grado de concentración de la población por municipios en cada una de las provincias gallegas. Asimismo es interesante comparar la situación de Galicia y de España. Técnicamente este problema de medida tiene en el lenguaje gráfico una solución clásica: las curvas de Lorenz. Estas curvas señalan, en este caso concreto, qué porcentajes de población corresponden a las distintas proporciones de municipios. Para ello, como se sabe, se recogen en un diagrama los puntos de intersección donde se cortan los distintos valores que van tomando en la distribución porcentual acumulada las variables - en este caso población de hecho y tamaño de los municipios - (Cuadro 4.10). Una vez unidos entre sí dichos puntos, se obtiene una línea poligonal construida sobre la bisectriz del cuadrante que tiene un extremo en el origen de coordenadas (0,0) y el otro en el punto (100,100), lugar de unión de la suma total de porcentajes. A esta figura se le denomina curva de Lorenz y la diagonal del cuadro en la gráfica señala una equidistribución perfecta, es decir, que cada municipio tendría igual número de habitantes. El grado de alejamiento de la bisectriz se corresponde con el grado de concentración de la población. Pues bien, en esa representación geométrica y como puede observarse en el gráfico 4.11, la población de España resulta notablemente más concentrada de lo que está en Galicia. Por

CUADRO 4.9

POBLACION DE HECHO POR TAMAÑO DE LOS MUNICIPIOS (1970)

Cifras absolutas

Unidades: 1 municipio, 1 habitante de hecho.

Tamaño de los municipios	LA CORUÑA		LUGO		ORENSE		PONTI VEDRA		GALICIA		ESPAÑA	
	Num. de municipios	Poblacion de hecho	Num. de municipios	Poblacion de hecho	Num. de municipios	Poblacion de hecho	Num. de municipios	Poblacion de hecho	Num. de municipios	Poblacion de hecho	Num. de municipios	Poblacion de hecho
Hasta 100 habitantes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	451	30.779
De 101 - 500 habitantes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.115	852.366
De 501 - 1.000 habitantes	—	—	1	590	—	—	1	646	2	1.236	1.557	1.097.655
De 1.001 - 2.000 habitantes	2	3.564	4	7.015	13	19.740	—	—	19	30.319	1.260	1.753.279
De 2.001 - 3.000 habitantes	6	14.920	7	17.936	28	70.402	5	13.346	46	116.604	638	1.557.597
De 3.001 - 5.000 habitantes	18	73.229	26	104.492	32	125.967	10	41.020	86	344.708	614	2.366.920
De 5.001 - 10.000 habitantes	48	345.248	22	148.700	17	113.605	27	194.120	114	801.673	532	3.721.484
De 10.001 - 20.000 habitantes	13	152.229	5	72.489	1	10.640	13	178.219	32	413.577	282	3.781.048
De 20.001 - 30.000 habitantes	3	66.715	—	—	—	—	3	73.754	6	140.469	83	1.927.168
De 30.001 - 50.000 habitantes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49	1.906.752
De 50.001 - 100.000 habitantes	2	158.629	1	63.830	1	73.379	1	52.452	5	348.290	36	2.469.556
De 100.001 - 500.000 habitantes	1	189.654	—	—	—	—	1	197.144	2	386.798	34	6.396.468
Más de 500.000 habitantes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	6.092.975
Numero total de municipios y habitantes de hecho	93	1.004.188	66	415.052	92	413.733	61	750.701	312	2.583.674	8.655	33.956.047

Cifras absolutas acumulativas

Unidades: 1 municipio, 1 habitante de hecho.

Tamaño de los Municipios	LA CORUÑA		LUGO		ORENSE		PONTI VEDRA		GALICIA		ESPAÑA	
	Num. de municipios	Poblacion de hecho	Num. de municipios	Poblacion de hecho	Num. de municipios	Poblacion de hecho	Num. de municipios	Poblacion de hecho	Num. de municipios	Poblacion de hecho	Num. de municipios	Poblacion de hecho
Hasta 100 habitantes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	451	30.779
Hasta 500 habitantes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.566	883.145
Hasta 1.000 habitantes	—	—	1	590	—	—	1	646	2	1.236	5.123	1.980.800
Hasta 2.000 habitantes	2	3.564	5	7.605	13	19.740	1	646	21	31.555	6.383	3.734.079
Hasta 3.000 habitantes	8	18.484	12	25.541	41	90.142	6	13.992	67	148.159	7.021	5.291.676
Hasta 5.000 habitantes	26	91.713	38	130.033	73	216.109	16	55.012	153	492.867	7.635	7.658.596
Hasta 10.000 habitantes	74	436.961	60	278.733	90	329.714	43	249.132	267	1.294.540	8.167	11.380.080
Hasta 20.000 habitantes	87	589.190	65	351.222	91	340.534	56	427.351	299	1.708.117	8.449	15.163.128
Hasta 30.000 habitantes	90	655.905	65	351.222	91	340.534	59	501.105	305	1.848.586	8.532	17.090.296
Hasta 50.000 habitantes	90	655.905	65	351.222	91	340.534	59	501.105	305	1.848.586	8.581	18.997.048
Hasta 100.000 habitantes	92	814.534	66	415.052	92	413.733	60	553.557	310	2.196.876	8.617	21.466.604
Hasta 500.000 habitantes	93	1.004.188	66	415.052	92	413.733	61	750.701	312	2.583.674	8.651	27.863.072
Total	93	1.004.188	66	415.052	92	413.733	61	750.701	312	2.583.674	8.655	33.956.047

POBLACION DE HECHO POR TAMAÑO DE LOS MUNICIPIOS (1970)

Distribución porcentual

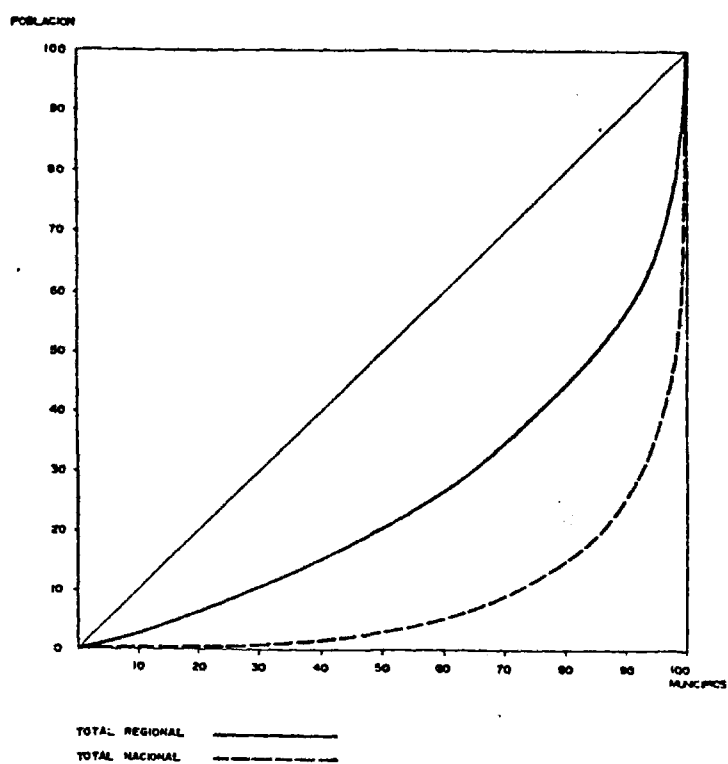
Tamaño de los municipios	LA CORUÑA		LUGO		ORENSE		PONTEVEDRA		GALICIA		ESPAÑA	
	Num. de municipios	Poblacion de hecho	Num. de municipios	Poblacion de hecho	Num. de municipios	Poblacion de hecho	Num. de municipios	Poblacion de hecho	Num. de municipios	Poblacion de hecho	Num. de municipios	Poblacion de hecho
Hasta 100 habitantes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5.21	0.09
De 101 - 500 habitantes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35.99	2.51
De 501 - 1.000 habitantes	—	—	1.52	0.14	—	—	1.64	0.09	0.64	0.05	17.99	3.23
De 1.001 - 2.000 habitantes	2.15	0.35	6.06	1.69	14.13	4.77	—	—	6.09	1.17	14.56	5.16
De 2.001 - 3.000 habitantes	6.45	1.49	10.61	4.32	30.43	17.02	8.20	1.78	14.74	4.51	7.37	4.59
De 3.001 - 5.000 habitantes	19.35	7.29	39.39	25.18	34.78	30.45	16.39	5.46	27.56	13.34	7.09	6.97
De 5.001 - 10.000 habitantes	51.61	34.38	33.33	35.83	18.48	27.46	44.26	25.86	36.54	31.03	6.15	10.96
De 10.001 - 20.000 habitantes	13.98	15.16	7.58	17.47	1.09	2.57	21.31	23.74	10.26	16.01	3.26	11.14
De 20.001 - 30.000 habitantes	3.23	6.64	—	—	—	—	4.92	9.82	1.92	5.44	0.96	5.68
De 30.001 - 50.000 habitantes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.57	5.62
De 50.001 - 100.000 habitantes	2.15	15.80	1.51	15.37	1.09	17.73	1.64	6.99	1.60	13.48	0.42	7.27
De 100.001 - 500.000 habitantes	1.08	18.89	—	—	—	—	1.64	26.26	0.65	14.97	0.39	18.84
Más de 500.000 habitantes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.04	17.94
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Distribución porcentual acumulada

Tamaño de los municipios	LA CORUÑA		LUGO		ORENSE		PONTEVEDRA		GALICIA		ESPAÑA	
	Num. de municipios	Poblacion de hecho	Num. de municipios	Poblacion de hecho	Num. de municipios	Poblacion de hecho	Num. de municipios	Poblacion de hecho	Num. de municipios	Poblacion de hecho	Num. de municipios	Poblacion de hecho
Hasta 100 habitantes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5.21	0.09
Hasta 500 habitantes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41.20	2.60
Hasta 1.000 habitantes	—	—	1.52	0.14	—	—	1.64	0.09	0.64	0.05	59.19	5.83
Hasta 2.000 habitantes	2.15	0.35	7.58	1.83	14.13	4.77	1.64	0.09	6.73	1.22	73.75	10.99
Hasta 3.000 habitantes	8.60	1.84	18.19	6.15	44.56	21.79	9.84	1.87	21.47	5.73	81.12	15.58
Hasta 5.000 habitantes	27.95	9.13	57.58	31.33	79.34	52.24	26.23	7.33	49.03	19.07	88.21	22.55
Hasta 10.000 habitantes	79.56	43.51	90.91	67.16	97.82	79.70	70.49	33.19	85.57	50.10	94.16	33.51
Hasta 20.000 habitantes	93.54	58.67	98.49	84.63	98.91	82.27	91.80	56.93	95.83	66.11	97.62	44.65
Hasta 30.000 habitantes	96.77	65.31	98.49	84.63	98.91	82.27	96.72	66.75	97.75	71.55	98.58	50.33
Hasta 50.000 habitantes	96.77	65.31	98.49	84.63	98.91	82.27	96.72	66.75	97.75	71.55	99.15	55.95
Hasta 100.000 habitantes	98.92	81.11	100.00	100.00	100.00	100.00	98.36	73.74	99.35	85.03	99.57	63.22
Hasta 500.000 habitantes	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	99.96	82.06
Total	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

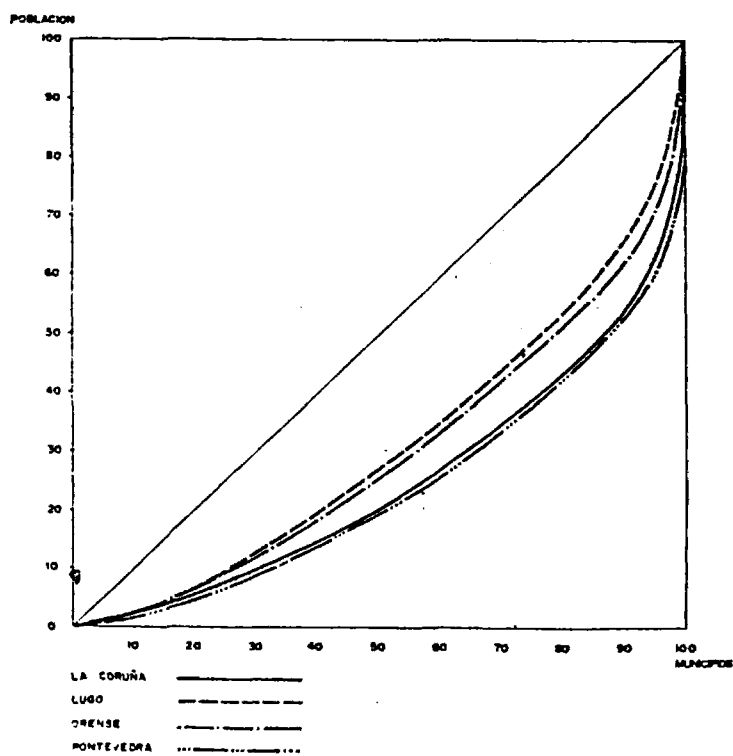
FUENTE: OERGA. Síntesis Estadística de Galicia. 1976.

GRAFICO 4.11
CONCENTRACION DE LA POBLACION
(habitantes por municipio. Censo 1970)



Elaboración CECA

GRAFICO 4.12
CONCENTRACION DE LA POBLACION
(habitantes por municipio. Censo 1970)



provincias, el lenguaje del diagrama parece más oscuro, pero puede concluirse ante él que la concentración de la población gallega alcanza su máxima expresión - máxima muy relativa, como se acaba de ver - en Pontevedra, provincia a la que siguen, por este orden, La Coruña, Orense y Lugo (Gráfico 4.12). La disposición de estas curvas de Lorenz, por provincias, corrobora lo dicho anteriormente sobre la dispersión del hábitat gallego.

IV.1.3. Variables edad y sexo

Después de la alusión a la densidad de población y a la evolución y distribución demográfica, pasamos a continuación a examinar brevemente las variables edad y sexo. La consideración de estas variables constituye un elemento imprescindible dentro del análisis de la estructura de una población. Una primera información acerca de esta estructura se obtiene fácilmente al observar la forma que adquiere la pirámide de población. La correspondiente a Galicia, para la última fecha de que disponemos de datos censales, es decir para 1970, acusa y al mismo tiempo constituye un reflejo inequívoco del fenómeno de estancamiento y aún de franca regresividad que se da en la población gallega (Gráfico 4.13). Puede observarse, en efecto, que mientras el tramo más ancho de la pirámide corresponde en los dos sexos al número de nacidos en los años

1955 a 1960, para los dos quinquenios siguientes los respectivos tramos son decrecientes, invirtiéndose el sentido de la pirámide, y revelando con ello una notable insuficiencia de la natalidad. El primer tramo de la pirámide, que constituye la base y que corresponde al número de nacidos en los últimos cinco años (1965-1970), es de inferior longitud a los dos siguientes que representan las cifras de nacidos en cada uno de los quinquenios que van de 1955 a 1965. Asimismo la proporción que representa la población de los grupos de edad menores de cuarenta y cinco años es inferior en 1960 que en 1950, tanto para varones como para mujeres.

Si se observan los gráficos 4.14 al 4.17 correspondientes a las pirámides que representan las poblaciones de las cuatro provincias gallegas, se advierte que todas ellas - a excepción de Pontevedra - revelan una clara insuficiencia de la natalidad, evidenciando con ello el carácter regresivo de sus poblaciones respectivas y, consiguientemente, el envejecimiento de éstas. Las pirámides de población de Lugo y Ourense adoptan claramente la forma llamada de diamante que corresponde a poblaciones típicamente regresivas. La explicación de este envejecimiento de la población en estas dos provincias ha de verse no sólo en los efectos de una emigración selectiva, sino también en una notable insuficiencia de la natalidad. Esto, que es una consecuencia directa del éxodo del campo gallego, constituye en definitiva la vertiente demográfica del fenómeno de descomposición de la sociedad agraria tradicional.

Otro fenómeno claramente observable a través de las pirámides de población se refiere a la distribución por sexos. Al analizar las características generales de la población gallega atendiendo a esta variable, se observa en ella una mayor participación de las mujeres, teniendo la pirámide correspondiente a la población del conjunto gallego un fuerte grado de asimetría a partir de los grupos de edad superiores a

GRAFICO 4.13

PIRAMIDE DE POBLACION DE GALICIA POR SEXO Y GRUPOS DE EDAD
(Censo de 1970)

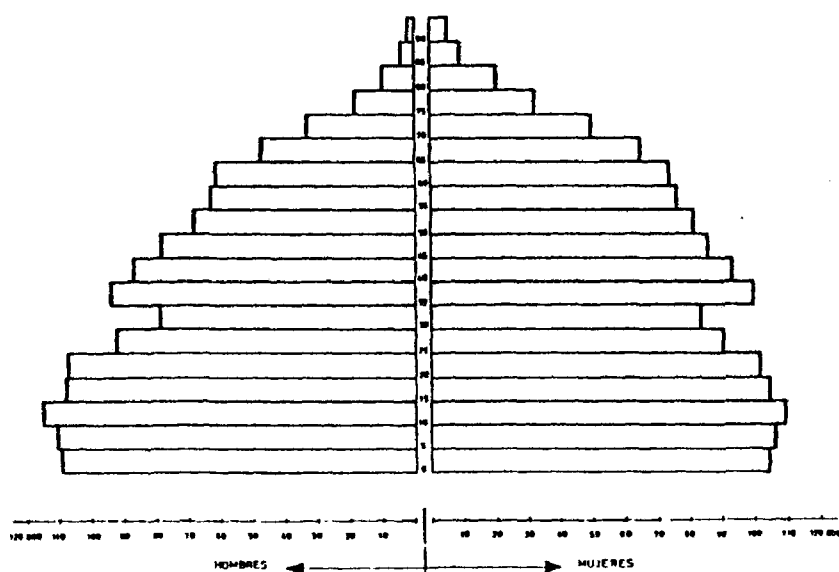
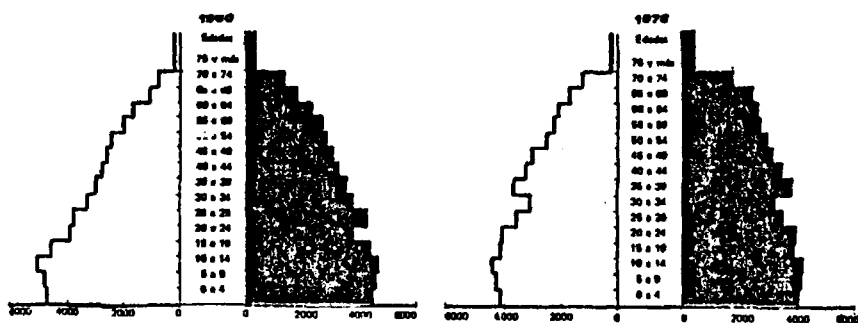
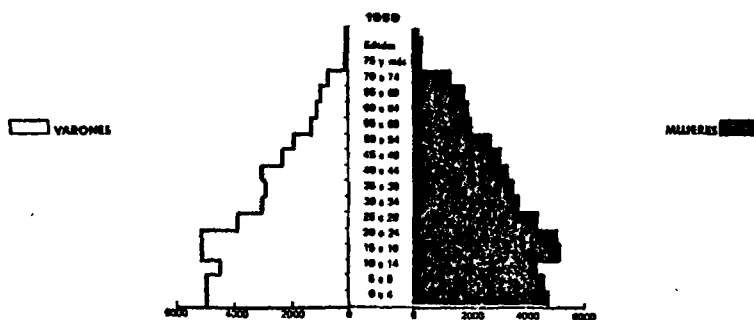
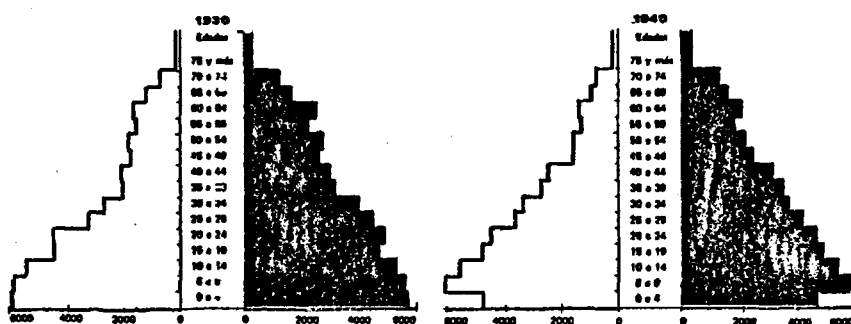


GRAFICO 4.14
PIRAMIDES DE POBLACION

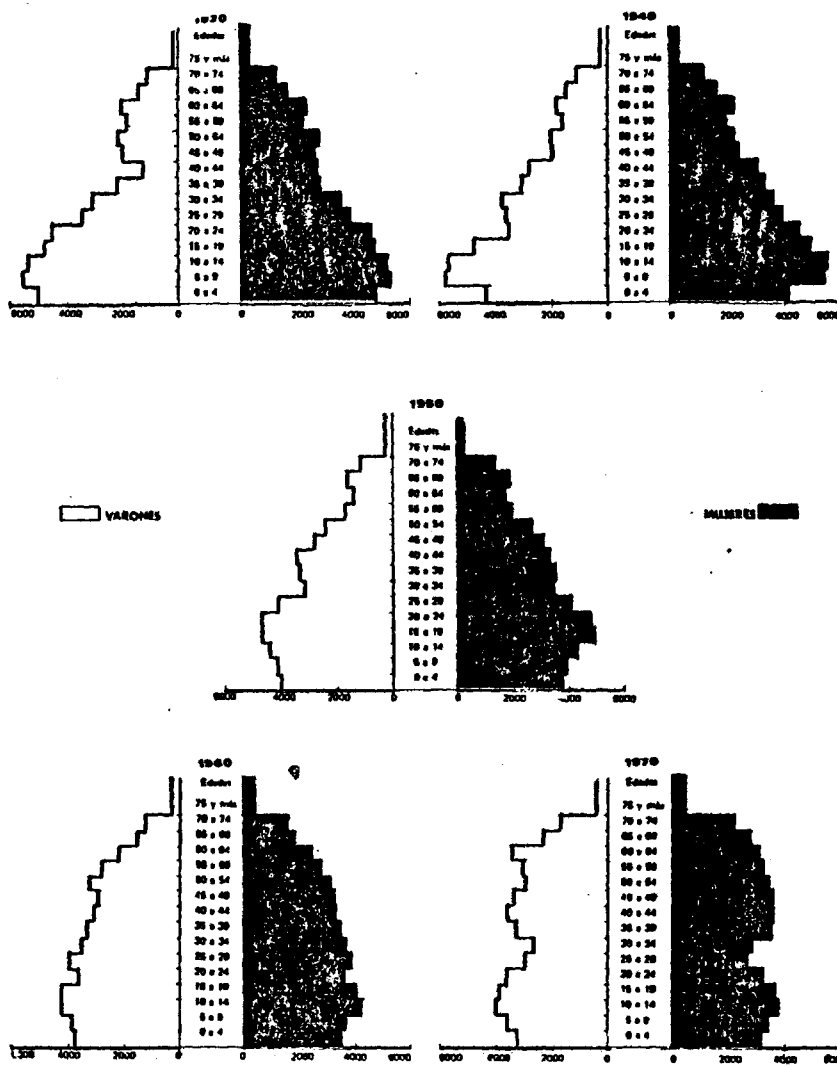
LA CORUÑA



Elaboración UERGA

GRAFICO 4.15
PIRAMIDES DE POBLACION

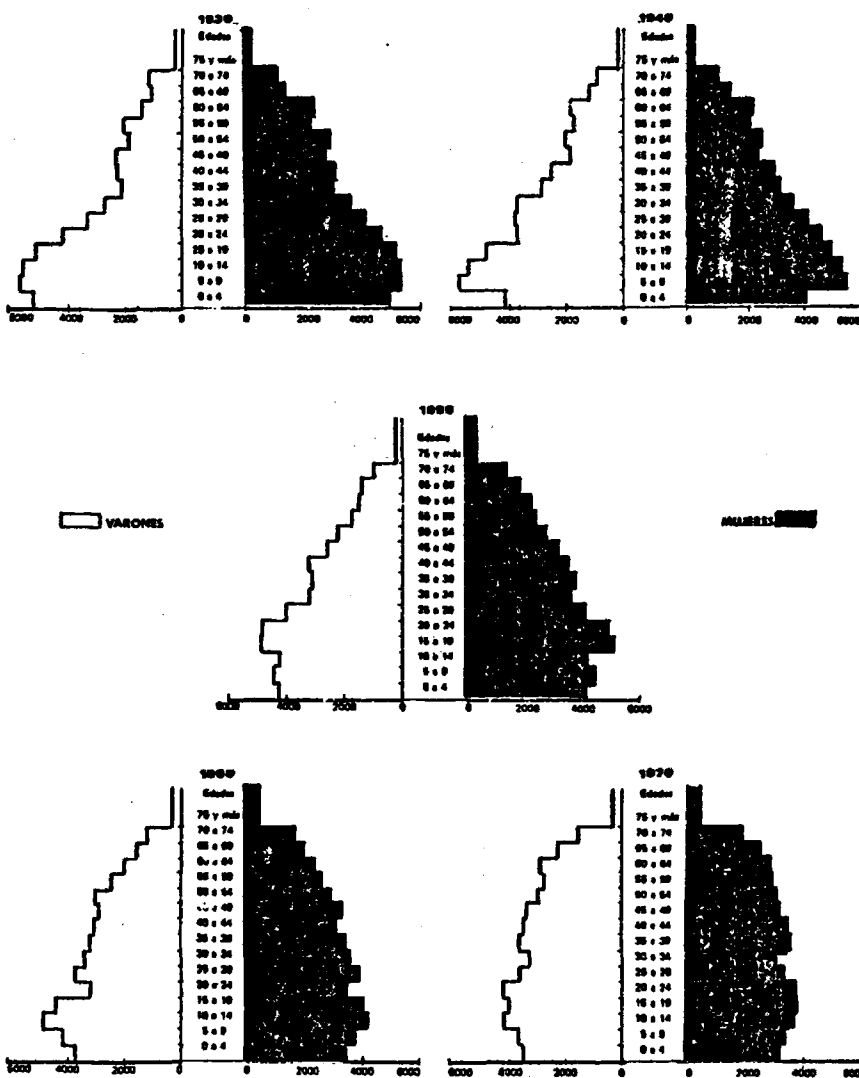
LUGO



Elaboración DERGA

GRAFICO 4.16
PIRAMIDES DE POBLACION

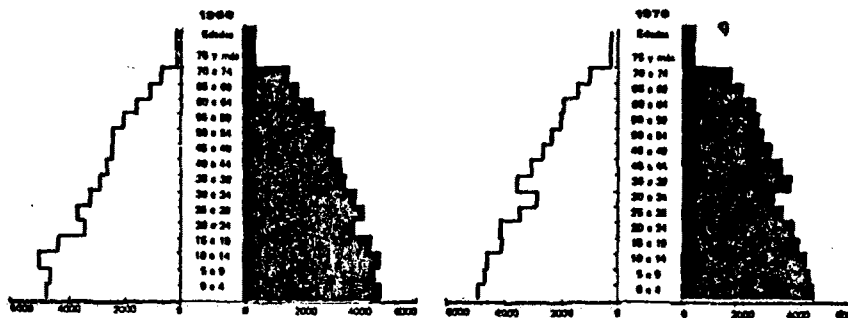
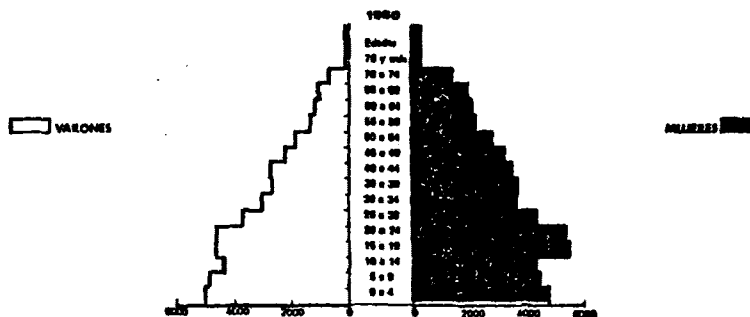
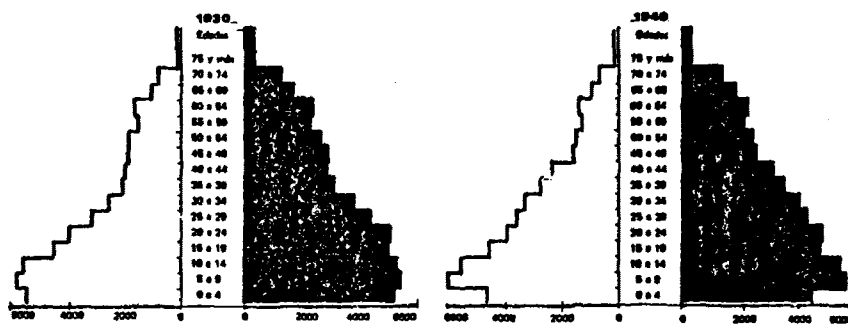
ORENSE



Elaboración OERGA

GRAFICO 4.17
PIRAMIDES DE POBLACION

PONTEVEDRA



Elaboración GERGA

CUADRO 4.11

POBLACION DE HECHO POR GRUPOS DE EDAD EN LOS DISTINTOS AÑOS CENSALES

Provincia de La Coruña

Grupos de edad	1930		1940		1950		1960 (1)		1970 (2)	
	Varones	Mujeres	Varones	Mujeres	Varones	Mujeres	Varones	Mujeres	Varones	Mujeres
0 - 4	45.592	44.065	42.097	41.408	47.004	45.590	45.686	43.555	42.925	41.412
5 - 9	44.632	42.910	53.537	51.662	47.168	44.420	47.209	44.139	43.305	41.715
10 - 14	40.984	40.446	48.768	47.927	42.625	40.915	49.114	46.386	44.644	43.122
15 - 19	33.798	35.559	41.371	43.067	49.024	48.700	44.765	43.367	42.335	40.229
20 - 24	34.061	37.097	38.997	41.275	49.013	48.110	38.321	36.811	42.095	40.520
25 - 29	24.099	34.517	32.599	37.242	37.135	41.247	36.698	41.520	37.034	36.105
30 - 34	20.152	29.878	29.543	33.273	28.977	35.101	32.478	37.207	31.573	32.764
35 - 39	14.761	24.320	23.940	31.927	27.804	33.879	29.581	34.671	37.430	39.353
40 - 44	14.837	22.989	21.628	28.138	28.615	31.789	27.355	32.066	33.368	35.906
45 - 49	13.667	19.625	14.141	22.267	22.155	29.581	24.484	29.545	29.639	32.066
50 - 54	14.006	20.986	14.051	20.893	18.754	25.842	24.069	28.052	25.314	30.260
55 - 59	11.891	17.087	11.776	17.103	12.650	19.674	19.531	25.927	22.655	27.760
60 - 64	12.689	19.108	12.305	19.126	11.041	18.208	15.872	22.901	21.363	27.076
65 - 69	8.857	12.666	9.112	14.613	10.324	17.585	9.973	17.950	17.020	24.541
70 - 74	5.917	9.550	6.984	11.527	7.347	13.184	7.741	14.336	11.518	18.512
75 y más	4.758	10.090	6.964	13.829	6.946	15.234	9.020	19.791	11.356	25.660
No consta	1.327	337			71	60	1.940	7.170	—	—
Total	346.078	421.530	407.813	475.277	446.653	509.119	463.837	525.714	493.454	537.271
Total ambos	767.608		883.090		955.772		989.551		1.030.725	

(1) Población "habitual".

(2) Población de "derecho".

Provincia de Lugo

Grupos de edad	1930		1940		1950		1960 (1)		1970 (2)	
	Varones	Mujeres	Varones	Mujeres	Varones	Mujeres	Varones	Mujeres	Varones	Mujeres
0 - 4	23.367	22.624	22.372	21.133	20.444	19.559	17.776	16.944	13.276	13.102
5 - 9	25.808	24.975	29.163	28.169	21.351	20.325	18.615	17.787	15.059	14.388
10 - 14	25.383	24.613	28.880	28.361	22.729	21.993	20.215	20.197	17.117	15.915
15 - 19	22.414	22.210	24.128	25.201	24.023	24.973	20.060	19.374	16.497	15.522
20 - 24	21.068	21.604	18.026	23.024	24.017	24.670	16.922	17.212	15.390	13.743
25 - 29	16.152	17.994	18.856	20.194	20.363	20.899	18.769	18.696	12.303	11.614
30 - 34	14.067	16.439	19.337	18.479	15.889	17.784	16.833	17.243	11.056	11.553
35 - 39	10.953	13.135	15.163	16.907	16.754	18.029	15.805	17.064	13.708	14.872
40 - 44	10.285	12.863	14.169	15.290	17.242	16.916	14.382	15.672	14.831	15.070
45 - 49	9.746	12.206	9.769	12.414	14.664	15.718	14.229	15.604	13.959	15.060
50 - 54	10.677	12.952	10.135	11.644	12.413	13.731	15.437	15.267	12.436	14.491
55 - 59	9.138	10.529	8.398	10.074	8.637	10.383	13.098	13.640	12.631	13.647
60 - 64	10.068	11.179	9.673	11.522	7.582	9.610	10.308	12.326	13.284	13.119
65 - 69	7.098	7.624	7.501	8.625	8.637	9.785	7.306	9.263	9.867	11.491
70 - 74	5.254	6.053	5.915	6.350	6.147	7.337	5.857	7.756	7.593	9.325
75 y más	5.083	5.400	6.335	7.288	5.811	8.478	7.847	10.351	8.834	11.634
No consta	294	255			1.010	1.063	154	416	—	—
Total	225.959	242.660	247.820	264.915	247.763	261.153	233.543	244.952	207.971	215.056
Total ambos	468.619		512.735		508.916		478.495		423.057	

(1) Población "habitual".

(2) Población de "derecho".

Provincia de Orense

Grupos de edad	1930		1940		1950		1960 (1)		1970 (2)	
	Varones	Mujeres	Varones	Mujeres	Varones	Mujeres	Varones	Mujeres	Varones	Mujeres
0-4	21.630	20.900	19.435	19.054	19.686	19.410	17.055	15.930	15.006	14.260
5-9	23.771	22.786	26.450	25.380	20.972	20.897	18.597	17.263	15.805	15.219
10-14	23.491	22.578	25.016	24.675	19.911	19.319	21.700	19.708	17.442	16.143
15-19	21.208	22.031	21.788	22.691	22.496	23.018	19.603	18.830	16.867	16.538
20-24	17.570	20.266	16.629	21.100	22.491	22.739	14.144	15.756	17.616	16.367
25-29	13.724	17.368	17.230	19.346	18.556	19.235	16.675	17.837	15.774	15.233
30-34	11.410	15.357	16.367	17.104	14.479	16.368	15.000	16.119	13.679	13.726
35-39	8.836	13.046	12.834	15.421	14.424	17.685	14.119	16.007	15.627	16.039
40-44	9.665	13.233	11.512	14.184	14.845	16.594	13.339	14.733	14.704	15.446
45-49	8.611	11.656	8.493	11.343	12.082	14.534	12.656	15.333	14.301	14.441
50-54	9.432	12.670	9.387	11.980	10.227	12.697	13.393	13.739	12.201	14.046
55-59	7.276	9.394	7.782	10.311	8.387	10.610	10.501	12.367	11.665	13.140
60-64	8.441	10.270	8.236	10.883	7.320	9.819	8.670	11.594	11.830	13.084
65-69	5.595	6.275	5.766	7.201	6.930	8.619	6.995	9.474	9.267	11.624
70-74	4.417	4.775	4.470	5.404	4.932	6.462	5.581	7.536	6.431	8.791
75 y más	3.921	3.836	4.471	5.329	4.662	7.467	6.383	9.850	7.422	11.523
No consta	161	142			30	—	81	2.744	—	—
Total	199.460	226.583	216.366	241.906	222.430	245.473	214.492	234.820	215.637	225.620
Total ambos	426.043		458.272		467.903		449.312		441.257	

(1) Población "habitual".

(2) Población de "derecho".

Provincia de Pontevedra

Grupos de edad	1930		1940		1950		1960 (1)		1970 (2)	
	Varones	Mujeres	Varones	Mujeres	Varones	Mujeres	Varones	Mujeres	Varones	Mujeres
0-4	30.951	29.958	29.881	29.227	33.775	32.019	32.390	31.285	37.832	35.887
5-9	32.890	30.981	38.499	37.011	33.437	30.009	31.747	30.276	36.218	34.945
10-14	31.174	30.422	35.779	35.323	29.607	28.729	33.772	31.636	35.610	34.311
15-19	25.191	28.166	29.256	30.786	31.612	36.403	29.285	29.214	31.799	31.842
20-24	22.445	28.538	25.041	31.088	31.606	35.963	23.712	25.374	32.313	30.429
25-29	17.927	25.117	23.291	27.830	25.324	28.936	25.145	27.987	27.015	26.903
30-34	14.573	21.772	21.515	25.681	19.761	24.623	22.114	25.737	22.543	24.650
35-39	11.323	18.018	17.509	22.836	18.105	24.436	19.399	23.539	22.299	29.297
40-44	11.233	17.629	15.176	20.356	18.633	22.928	18.179	22.365	24.110	26.543
45-49	10.364	15.971	10.522	16.130	15.354	21.230	16.439	20.635	20.786	23.665
50-54	10.262	16.366	10.180	15.387	12.996	18.547	16.538	20.736	18.215	21.731
55-59	8.769	13.583	8.698	13.434	9.307	14.710	13.980	18.639	16.328	20.831
60-64	8.989	14.517	9.283	14.896	8.123	13.613	10.822	15.792	15.119	20.142
65-69	6.024	9.653	6.852	11.548	7.134	13.062	7.452	12.827	11.441	17.058
70-74	4.547	7.721	4.937	8.875	5.077	9.794	5.309	10.111	7.918	13.184
75 y más	4.272	8.217	5.027	9.899	4.799	11.316	6.451	14.893	7.800	17.532
No consta	185	260			377	264	1.001	4.664	—	—
Total	251.122	316.889	291.456	350.307	305.027	366.582	313.735	365.710	372.345	408.950
Total ambos	568.011		641.763		671.609		679.445		781.296	

(1) Población "habitual".

(2) Población de "derecho".

FUENTE: DERGA. Análisis y Proyección de los Recursos Humanos en Galicia. 1975.

los treinta años. O en otros términos, es precisamente a partir de esa edad cuando el número de mujeres resulta ser claramente superior al de hombres, y esto para todos los grupos de edad y con carácter creciente. Este hecho, además de reflejar el fenómeno de la sobremortalidad masculina a todas las edades, es una consecuencia directa de los fenómenos migratorios - a los que seguidamente nos referiremos - y concretamente de su carácter selectivo en relación a la edad y al sexo. Para la población de edad comprendida entre treinta y cincuenta años la asimetría de la pirámide viene explicada por el hecho de una más elevada tasa de emigración masculina. A partir de los grupos de edad superiores a cincuenta años la asimetría de los tramos de la pirámide no la explica la emigración, sino el fenómeno de la sobremortalidad masculina, fenómeno natural y de ningún modo privativo de Galicia (2).

IV.2. La emigración

No es nuestra intención extendernos en el tema de la población, y menos aún en una parcela de éste como es la concerniente a la emigración. Sin embargo, quisiéramos hacer una breve reflexión sobre este último apartado, por considerarlo más que relevante a la hora de comprender mejor los problemas que tiene planteados Galicia y que Castela (3) sintetizó en la frase - conocida de todos y vivida por muchos - que dice

o galego non pide, emigra. No es extraño pues, que en este sentido aquel gran humanista llegase a concebir a Galicia como un criadeiro de carne humán.

La intensidad de los movimientos migratorios constituye el problema central de la demografía gallega. Se trata, en efecto, de un fenómeno de carácter secular que afecta en su misma raíz a la estructura económica y a la estructura social de la región. Si se considera de un modo global la emigración gallega desde los inicios del siglo XVI hasta la actualidad y se tienen en cuenta las regiones de destino predominantes, es posible delimitar tres ciclos temporalmente consecutivos: uno peninsular, otro americano y un tercero europeo. Esto no quiere decir que durante el desarrollo de cualquiera de ellos no cese o no exista emigración hacia las restantes regiones, sino que los mayores porcentajes de salida de emigrantes se producen hacia la región que permite, por esa razón, denominar la etapa. Finalmente también se puede considerar un cuarto ciclo que comprendería el movimiento migratorio interno tanto intraprovincial - que tiene lugar para cada provincia dentro de ella misma - como interprovincial, esto es, la emigración de una provincia a otra dentro de las cuatro que componen la región.

En todos los casos estas orientaciones preponderantes de la corriente emigratoria gallega están fuertemente ligadas a crecientes exigencias de la estructura productiva en expansión dentro de las áreas antes señaladas. Así las migraciones de campesinos gallegos a Castilla y Andalucía, en es-

pecial durante el siglo XVIII, deben ser vinculadas con la transformación capitalista de la explotación agrícola en ambas regiones; la corriente hacia el Río de la Plata con el desarrollo de Argentina y Uruguay como grandes productores de cereales y ganado al insertarse en un mercado internacional muy integrado y dominado por un reducido número de países industriales. El cambio de orientación registrado hace unos veinte años se ha debido sin duda, al creciente deterioro de los polos de atracción americanos que llevó a la casi total cesación de salidas hacia ellos y la acelerada expansión económica que registraron los países del norte y centro de la Europa occidental con la consiguiente demanda de mano de obra.

Desde el punto de vista de su desarrollo temporal, el ciclo peninsular comienza en los albores del siglo XVI y alcanza su apogeo en el setecientos, si bien continúa durante el siglo XIX y en el actual con un peso menor (4). Ya a finales del siglo XV aparece constancia de un número de familias gallegas, aun sin determinar con exactitud, que van a repoblar las tierras del Reino de Granada recién conquistado a los moros. Parece ser que esta repoblación continuó varios años hasta entrado el siglo XVII, mismo después de las primeras emigraciones a las Américas. Además de la emigración al Reino de Granada, existe también una emigración a Castilla en el siglo XVI que es confundida a menudo con las emigraciones periódicas en tiempo de siega. Estas marchas, que los gallegos hacían a pie, les conducían a tierras de Zamora

y Salamanca, Valladolid, Avila y Toledo, donde trabajaban a jornal en la siega del trigo, regresando más tarde a Galicia con el dinero que habían ahorrado. Existe también una emigración continuada a Portugal desde el siglo XVII, mucho menos estudiada que las anteriores, pero de cierta importancia. Parece ser que se trata, como la de la siega a Castilla, periódica y con retorno regular.

Ya en el presente siglo se puede hablar de una emigración importante, sobre todo a partir del final de la II Guerra Mundial, dirigida fundamentalmente a los grandes centros fabriles de la Península - Cataluña, País Vasco y Madrid - donde el despegue industrial era capaz de absorber mano de obra en cantidad siempre que le resultara barata, como era el caso de los gallegos.

Así como la emigración a Ultramar y la emigración a Europa han alcanzado en Galicia una intensidad muy superior a la que corresponde al promedio de España, el trasvase de la población gallega a otras regiones peninsulares ha tenido un alcance menor que el que se ha operado en el conjunto nacional, a excepción de la proporcionada por Lugo, con una tasa de emigración superior a la que corresponde a España. De las restantes provincias gallegas, la tasa más alta, con mucho, corresponde a Orense. Sin embargo, la emigración gallega al resto de la península no es regular y no resulta fácil establecer las edades de los gallegos con ese destino. Por los años 50 a 60 la emigración iba sobre todo dirigida a los grandes centros industriales, como ya apuntamos (Barcelona,

Bilbao, Madrid), en busca de trabajo en las fábricas o en la construcción. Más tarde, una parte de esta emigración toma el destino del sector servicios, especialmente en el ramo de la hostelería o del turismo. En esta segunda etapa marchan con frecuencia familias enteras y las edades de los que van son menos jóvenes que en otros destinos.

A lo largo de casi todo el siglo XIX y hasta el final de la década de los cincuenta del presente siglo se desarrolla el ciclo americano, cuyo momento de mayor intensidad se puede fijar entre mediados del ochocientos hasta la crisis del 29. Aunque en épocas pasadas los puertos de Vigo y Bayona tuvieran en un principio la licencia real de embarque y del comercio con las Américas, muy pronto fue concedido a Sevilla el monopolio de estas actividades, lo que originó que pocos gallegos marcharan a aquellas tierras hasta el siglo XVIII. El caudal mayor de la emigración gallega corrió a partir de esas fechas, comenzando ya a mediados del XIX a ser utilizado el calificativo de gallego para designar a todo emigrante español en general, especialmente en ciertas zonas, como en el Río de la Plata, Montevideo y Cuba.

No existen hoy posibilidades de estimar cifras de la emigración gallega en aquellos años, dado que en muchos casos era clandestina y los datos de los pasajes de los barcos ofrecen muy poca fiabilidad al respecto. A pesar de esto, todos los indicios culturales y sociales, tanto de Galicia como de los países americanos de destino, nos hacen pensar que fueron esos años muy posiblemente los de mayor éxodo de gallegos hacia

aquellas tierras. A América emigraban sobre todo labradores, hombres del campo cansados de trabajar en la tierra sin salir nunca de la miseria y del hambre. Elegían casi siempre las grandes ciudades de los nuevos países donde la necesidad de trabajadores iba en aumento. En las emigraciones del siglo XIX era frecuente que marcharan varios miembros de una misma familia e incluso familias enteras que sólo dejaban a los hijos más pequeños. Luego el éxodo se fue haciendo más individual, especialmente compuesto de gente joven, ya que tenían algún familiar emigrado que les escribía y se encargaba de procurarles trabajo (5).

A lo largo de las décadas en que América se convirtió en meta de miles de millares de gallegos los destinos fueron: Argentina, Cuba, Uruguay, Brasil y Venezuela. En los restantes países el número de gallegos que ingresaron fue considerablemente inferior. En ningún caso se produjo un asentamiento espacial uniforme, sino que el grueso de los inmigrantes se dirigió a las áreas de mayor desarrollo económico: el litoral rioplatense; São Paulo, Río de Janeiro y Santos en el Brasil; La Habana; Caracas en Venezuela, concentrándose, así, en los centros urbanos e insertándose en los sectores secundarios y de servicios. Si la República Argentina fue el polo tradicional de atracción de la emigración gallega, Cuba fue otro de los tradicionales polos, el segundo en orden de importancia luego de la Argentina. El movimiento entre esa isla y Galicia se desarrolló con intensidad durante casi todo el siglo XIX y las primeras décadas del actual, comenzando a

decrecer la afluencia de inmigrantes como consecuencia de la crisis que afectó la débil estructura económica cubana apoya da exclusivamente en el monocultivo azucarero. Dentro del área del Caribe, Venezuela atrajo en la última postguerra a numerosos inmigrantes gallegos, superando en la segunda mitad de la década de los cincuenta a la Argentina como centro receptor de la emigración originada en Galicia, situación que se mantiene hasta el comienzo de la reorientación hacia Euro pa por parte de la emigración peninsular. En muchísima menor proporción Brasil, México y los Estados Unidos recibieron contingentes de inmigrantes gallegos, que en todos los casos se establecieron en los principales núcleos urbanos de esos países (6).

La emigración gallega a América durante el presente siglo, con algunos altibajos debidos principalmente a la gran depresión del 29 y a nuestra guerra civil, nunca supuso - hasta 1964 - menos de la tercera parte de la emigración es pañola a aquellas latitudes. En el período 1910-1964 los mayores contingentes de emigrantes, en valores absolutos, proceden de La Coruña y Pontevedra; no obstante Lugo, y especialmente Orense, mantienen elevadas tasas de emigración a Ultramar, muy próximas a la de Pontevedra y, generalmente, superiores a la de La Coruña. Sin que exista tampoco coincidencia entre las diferentes cifras de las fuentes consultadas, la emigración gallega a América desde 1911 hasta 1964 (posiblemente el período más estudiado) parece superar el millón de personas. A partir de 1960 la emigración a Ultramar baja

considerablemente y no parece que vayan a reproducirse aquellas cifras de principios de siglo verdaderamente escalofriantes.

El ciclo europeo se inicia hacia finales de los años cincuenta del presente siglo y, como ya se ha señalado, el cambio de orientación en el destino de la emigración gallega se produce básicamente por el deterioro económico de los países latinoamericanos y la expansión de la Europa neocapitalista al finalizar la postguerra. En las estaciones ferroviarias de las grandes ciudades del occidente europeo se da a diario una imagen que, desde hace años, ha dejado ya de ser insólita para convertirse, sin haber perdido por ello un ápice de su fuerza, en algo familiar para cualquier asiduo a esos lugares: la imagen del desarraigo. Un desarraigo personificado en los racimos de hombres y mujeres que, en cualquier rincón de un andén, escuchando un batiburrillo de lenguas para la mayoría de ellos ininteligibles, esperan durante horas interminables la llegada del tren que los recoja. Son los emigrantes.

Así describe Alonso Barcón (7) la situación de nuestros emigrantes continentales quienes - siguiendo a este autor - forman la vanguardia del más desasistido proletariado de Europa; el más ladinamente explotado. Su estación término lo serán muchas veces las letrinas del continente, las fábricas de automóviles, las minas de carbón... Muchos de ellos se ocuparán en hacer desaparecer de las calles, durante la noche, las inmundicias que el trasiego multitudinario ha ido depositando en ellas a lo largo del día. Otros, más afortunados, trabaja-

rán en lugares cubiertos, con aire acondicionado y música ambiental. Pero todos, absolutamente todos, son víctimas - sean o no conscientes de ello - de una estrategia que se ha revelado como especialmente provechosa para el capitalismo internacional: la que hace posible el funcionamiento del mecanismo exportador-importador de fuerza de trabajo.

Galicia es una de las regiones a las que más profundamente han afectado las circunstancias que se producen en España en la década de los cincuenta y sobre todo a partir de 1959: Plan de Estabilización de la economía española, fuertes subidas de los precios de los productos industriales, despoblación masiva del agro gallego, estancamiento agrícola, industrialización, urbanización. En este contexto, la incorporación de la población gallega a la corriente migratoria a Europa no representa un simple cambio de dirección en el destino tradicional de la emigración de aquella región. Por de pronto la emigración gallega al continente europeo con una economía en expansión, deficitaria de mano de obra no cualificada, va a seleccionar un tipo distinto de emigrante y va a afectar a unas áreas de muy particulares características. Los países europeos acaban de recobrase del colapso que había significado la II Guerra Mundial y su despegue industrial necesitaba de enormes cantidades de mano de obra. Su población, reducida por las bajas sufridas durante la guerra, no cubría esta necesidad y los altos jornales en divisas vinieron a llamar a las puertas de los hogares gallegos. Esto hizo que sólo en los diez años que van desde 1964 hasta 1973

emigraran a Europa cerca de 200.000 gallegos (Cuadro 4.12) asistidos por el Instituto Español de Emigración, creado poco antes. Suponemos baja esta cifra, por cuanto en los primeros años de este éxodo hubo muchas salidas que no fueron asistidas, no constando por consiguiente en ningún censo oficial (8).

De acuerdo con los datos estadísticos parciales de que disponemos, se observa que la mayor cantidad de emigrantes gallegos a Europa son originarios de la provincia de Orense, con volúmenes que en algunos años de la década de los sesenta han superado por sí solos al total de las restantes provincias gallegas. En segundo lugar se encuentra - salvo excepciones - la provincia de La Coruña. Los países de destino principales son Suiza, Alemania y Francia por este mismo orden de importancia, que en el período comprendido entre 1964 y 1973 llegaron a absorber más del 90 por 100 del total de emigrantes gallegos continentales. En ese mismo decenio sólo a Suiza emigraron más de cien mil gallegos asistidos por el Instituto Español de Emigración, es decir, teniendo en cuenta las cifras totales a Europa, este país recibió la mitad de los gallegos que marcharon en ese período de tiempo. Tanto en el caso alemán como en el francés y holandés, las provincias de Orense y Pontevedra presentan los mayores aportes, mientras que a Suiza se dirigen mayor número de coruñeses correspondiendo el segundo lugar a los orensanos (Cuadro 4.12).

La edad de estos emigrantes oscila regularmente entre los 18 y los 35 años, nutriéndose esta corriente de labradores aun

CUADRO 4.12

MOVIMIENTO MIGRATORIO DE LA POBLACION (Decenio 1964-1973)

Cifras absolutas

Unidad: 1 emigrante.

Destino \ Procedencia	La Coruña	Lugo	Orense	Pontevedra	Galicia	España
Emigración interior:						
A otro municipio de la misma provincia	28.220	6.427	7.679	5.961	63.943 (1)	3.730.678 (2)
A otras provincias gallegas	3.058	5.895	3.348	3.355		
Al resto de España	18.393	24.413	15.388	10.867	69.061	
Total emigración interior	49.671	36.735	26.415	20.183	133.004	3.730.678
Emigración continental asistida por el IEE (3):						
A Alemania	12.492	2.663	39.666	13.739	68.560	305.870
A Bélgica	2	53	2	19	76	1.539
A Francia	1.899	1.614	5.115	2.303	10.931	182.000
A Holanda	2.241	303	4.114	2.369	9.027	31.518
A Inglaterra	2.999	1.343	128	94	4.564	10.425
A Suiza	41.464	9.544	38.010	16.839	105.857	305.280
A otros países	208	4	56	22	290	1.879
Total emigración continental asistida	61.305	15.524	87.091	35.385	199.305	838.511
Emigración transoceánica:						
Vía Marítima	15.595	4.497	9.974	19.219	49.285	115.864
Vía Aérea	3.905	777	8.125	3.571	16.378	52.125
Total emigración transoceánica	19.500	5.274	18.099	22.790	65.663	167.989
Suma de totales anteriores	130.476	57.533	131.605	78.358	397.972	4.737.178

(1) Total emigración interior dentro de Galicia.

(2) Total emigración interior en España.

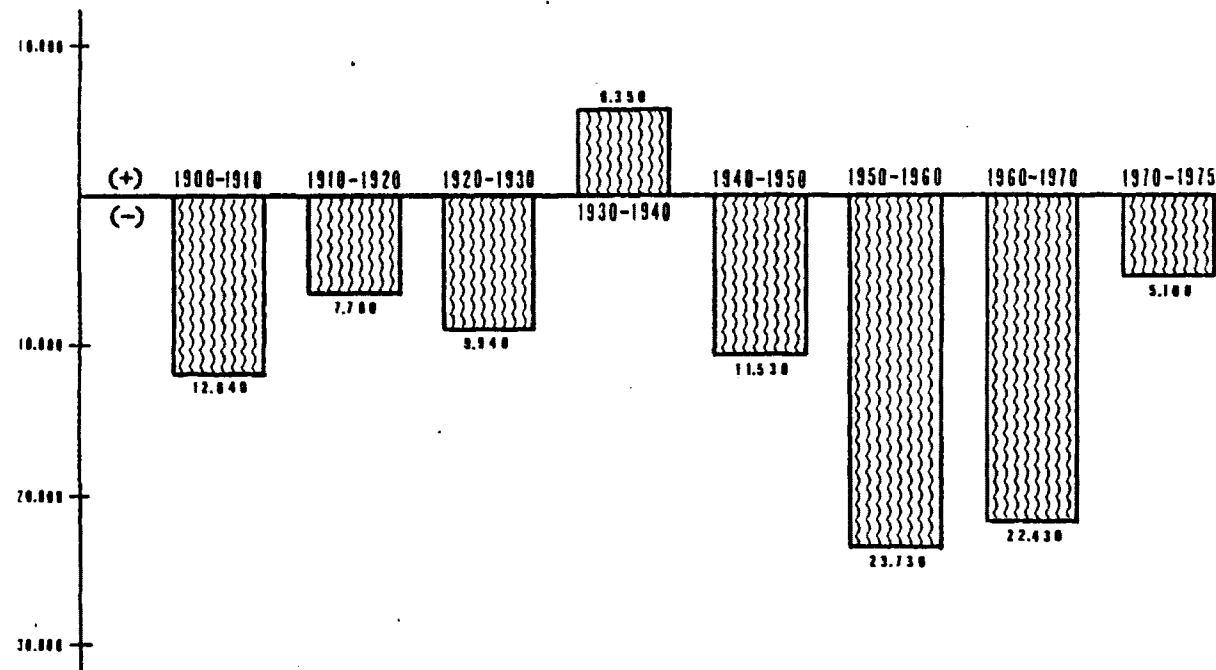
(3) Instituto Español de Emigración.

La fuente consultada no presenta datos de emigración de temporada por provincias.

FUENTE: OERGA. Síntesis Estadística de Galicia. 1976.

GRAFICO 4.18

SALDOS MIGRATORIOS MEDIOS ANUALES EN GALICIA
(Promedio de Personas/Año en el período que se indica)



La cifra de 1975 es estimada.

que existe también un gran número de obreros que por su conquimiento del oficio que esperan desempeñar pueden tener mejor fortuna. Los lugares de trabajo son aquí también ciudades industriales, mucho más numerosas que en la emigración americana, precisamente por estar esparcidas por toda Europa. El éxodo europeo, por sus características, impacta directamente en la estructura del grupo familiar por ausencia de una o de las dos cabezas del mismo, trastornando el proceso de socialización de sus miembros más jóvenes y, a partir del núcleo básico, repercute en otros niveles de la estructura social hasta llegar a perturbar el precario equilibrio lingüístico gallego, pues la emigración golpea fuertemente en el sector rural, que tradicionalmente ha sido gallegoparlante (9).

En una encuesta realizada por R.R.Fuertes y J.P.Vilarir-
ño (10) - a la que ya hemos hecho mención en otro apartado -
en el momento en que fue elaborada y según los datos obtenidos
en ella, había un 7 por 100 de hogares gallegos - en poblacion
es de 2.000 o más habitantes - con algún miembro emigrado, ele
vándose significativamente esa proporción en la provincia de
Orense, en los hogares de nivel sociocultural más bajo y en
aquellos en que la edad del cabeza de familia sobrepasa los
cincuenta y cinco años. Dicha encuesta proporcionó un dato,
hasta el momento inédito, que puso en evidencia la importan-
cia del fenómeno migratorio en la Galicia urbana y semiurba-
na: nada menos que en un 17 por 100 de los lugares contacta-
dos alguno de sus miembros emigró y ha vuelto. El elevado nú-
mero de familias a quienes ha tocado vivir el problema de la

emigración y a quienes aun quizás hoy las alcanza los derivados del retorno, demuestra claramente que la emigración gallega no constituye un hecho aislado, sino que es una constante que se viene produciendo a lo largo de muchas generaciones. Cifrándose a las experiencias recogidas por la encuesta, dichos autores han elaborado las siguientes conclusiones:

a) La emigración pasada, que afectó a un 17 por 100 de los hogares de la muestra, alcanzó niveles más altos - como era de esperar - en los municipios con menos población y entre las familias con bajo nivel de ingresos. Por provincias, Orense obtuvo el nivel más elevado, prácticamente el doble que en las tres restantes, ocupando al mismo tiempo el primer lugar en el ranking nacional, a pesar de ser una de las provincias con menos población. Por último, se observa que, por clases sociales, la emigración va creciendo a medida que el nivel desciende. En el cuadro 4.13 se reflejan las diferencias apuntadas según el tamaño de los municipios, nivel de ingresos, provincia y clase social.

b) Confirmando la tesis de que los últimos movimientos migratorios se han desplazado de América a Europa, el mayor contingente de emigrantes - de la encuesta - se dirigió efectivamente a algún país europeo, otra proporción algo inferior a América y el resto a otras regiones de España o a otros continentes. Por países, Venezuela - en América - y Suiza y Alemania - en Europa - canalizaron el 46 por 100 del total de emigrantes. Las variables que mayor incidencia tuvieron - libre o forzada - de los lugares de inmigración fueron la pro

CUADRO 4.13

LA EMIGRACION EN CIFRAS: SITUACION ACTUAL Y RETROSPECTIVA

Hogares donde algún miembro de la familia emigró y ha regresado (1.200)

		Habitat						
Respuestas	Total	100 a 200.000	50-100	10-50	5-10	2-5		
SI	16,7	16,4	11,3	24,1	22,0	22,6		
NO	82,8	82,8	88,1	75,9	78,0	76,9		
=====								
		Ingresos			Provincia			
Respuestas	Total	Hasta 15.000	16.000- 30.000	31.000- 50.000	Coruña	Lugo	Orense	Pontevedra
SI	16,7	23,9	14,2	89,4	14,1	14,2	27,3	17,8
NO	82,8	75,6	85,3	8,6	85,2	85,8	72,0	81,6
=====								
		Clase social						
Respuestas	Total	Alta + M.Alta	Media Media	Media Baja	Modesta			
SI	16,7	9,6	14,8	10,1	22,7			
NU	82,8	90,4	84,6	81,5	75,8			

CUADRO 4.14

PAISES DE EMIGRACION SEGUN ZONA Y PROVINCIA DE ORIGEN

Países	Total	Zona		Provincia			
		Costera	Interior	Coruña	Lugo	Orense	Pontevedra
España	8,3	7,0	10,6	5,7	6,5	9,1	12,3
Inglaterra	6,9	10,3	1,0	12,3	3,2	-	4,9
Suiza	14,5	13,0	17,3	18,9	25,8	12,7	4,9
Alemania	12,5	9,7	17,3	5,7	6,5	27,3	14,8
Francia	7,3	5,9	9,6	9,0	-	10,9	4,9
Otros países europeos	6,6	9,2	1,9	9,8	-	1,8	7,4
América Norte	4,2	6,5	-	4,1	6,5	-	6,2
Venezuela	18,7	16,2	23,1	13,1	25,8	3,6	19,8
Otros América Sur . .	12,5	14,1	9,6	9,0	16,1	3,6	22,2
Cuba, Centroamérica	5,5	4,3	7,7	6,6	9,7	5,5	2,5
Otros continentes . .	4,5	5,9	1,9	7,4	-	3,6	2,5
N/R	0,3	-	1,0	-	-	1,8	-

cedencia costera o no del emigrado y la provincia de origen, pero más a nivel de países concretos que de grandes áreas, que mantienen su peso relativo como puede observarse en el cuadro 4.14. Es interesante señalar estas preferencias provinciales por un determinado país de destino, que concentran, por ejemplo, a los lucenses en Suiza y a los orensanos en Alemania. Este fenómeno muestra la tendencia hacia un tipo mayoritario de emigración en racimo, que va arrastrando progresivamente al mismo país a toda la población en edad migratoria de una misma comarca.

c) En cuanto al tiempo de permanencia en las zonas de inmigración fue entre uno y cinco años para la mitad de los emigrantes, y de más de cinco años para el resto. La estancia media para el conjunto se sitúa entre los seis y los siete años. Ahora bien, el comportamiento del emigrante frente a la posible vuelta se diferencia claramente en función del destino nacional o foráneo. El emigrante que va a Barcelona o a Bilbao - y sobre todo a La Coruña o Vigo - no vuelve por lo general. El que ha ido a Europa quiere y tiende a volver. El retorno, como se ha indicado, no empieza antes de los cinco años, situándose entre los cinco y los diez años el número más frecuente de casos. Es el período que puede considerarse como el tiempo medio necesario para conseguir un ahorro suficiente, llegar a estar demasiado cansados o pensar que más adelante - por su edad o el grado de integración de sus hijos - ya no podrán volver en condiciones mínimamente razonables o tolerables.

d) Según los resultados de esta encuesta, un 52 por 100 de emigrantes retornados no tuvo ningún problema a su vuelta. Este dato, sorprendente, puede estar algo sesgado teniendo en cuenta el carácter subjetivo de la interpretación que se haya dado a tener problemas. No obstante es lo que han confesado - directa o indirectamente - las personas entrevistadas respecto al tema. En el otro lado, afirmaron haber tenido problemas un 39 por 100 de emigrantes, centrados principalmente en la dificultad de encontrar trabajo o en acostumbrarse a su vida anterior, dado que manifiestan un rechazo a volver a su antigua condición de campesinos, a pesar de conservar, en general, sus tierras. Puede afirmarse que las condiciones actuales de la agricultura - y en concreto la de sus antiguas explotaciones abandonadas o en manos de ancianos - no ofrecen a nadie una posibilidad seria de retorno. A lo más, la tierra puede constituir un cierto apoyo, caso de encontrar alguna otra actividad complementaria.

La dificultad de conseguir un puesto de trabajo adecuado se manifiesta con mayor intensidad entre la clase media-baja; por provincias, en La Coruña, y por niveles de hábitat en las ciudades de 100.000 a 200.000 habitantes. Sin lugar a dudas los retornos se multiplicarían si la oferta de trabajo aumentase. El problema de la readaptación tiene, por otra parte, más peso entre los residentes en núcleos pequeños - 2.000 a 5.000 habitantes - y en la provincia de La Coruña, aunque la variable de mayor incidencia - en este problema concreto - es la del nivel socio-cultural: a medida que baja el nivel crece

la importancia del problema de inadaptación.

e) Según la encuesta, la situación actual de los ex-emigrantes es la siguiente: trabajan los dos tercios y no realiza ninguna actividad laboral el otro tercio restante. El nivel actual de personas empleadas pasa del 89 por 100 entre las procedentes de clases más bien altas al 52 por 100 entre las de clase modesta y no muestra diferencias apreciables por provincias, con excepción de Lugo donde baja sensiblemente. En cuanto al tipo de trabajo que están realizando, una mayoría relativa se dedica a atender su negocio y el resto se distribuye en actividades administrativas, la construcción, el mar/pesca o actúan como trabajadores independientes: mecánicos, carpinteros, fontaneros, etc.

f) Por último, respecto al empleo dado al dinero producido de su etapa de emigrante, las respuestas se polarizan prácticamente en comprarse una casa o poner un negocio de tipo familiar. Es interesante - y no demasiado reconfortante - que un tercio de estas personas responda que no trajeron dinero.

Por su parte, durante el mes de marzo de 1978 el diario La Región de Oran en su edición internacional también realizó una encuesta a través de cuatrocientos sesenta correspondientes que personalmente o por carta han interrogado a los emigrantes de Francia, Alemania, Suiza, Bélgica, Holanda, Inglaterra, Dinamarca, Suecia, Noruega, Austria, Luxemburgo, Argentina, Venezuela, Brasil, USA, México, Colombia, Perú, Chile, Panamá, Costa Rica, R. Dominicana, Honduras, El Salvador, Puerto Rico, Canadá y Filipinas, acerca de los problemas con ellos

relacionados. De estos 27 países encuestados durante quince días, han resultado cinco mil doscientas ocho contestaciones tabuladas que han aportado cuarenta y dos mil datos. Por las respuestas obtenidas se han podido constatar toda una serie de opiniones acerca de los temas más diversos y fundamentales, como política, sociología, economía o religión. Reconocida la importancia de este trabajo - que es un excelente estudio sociológico sobre la emigración gallega - trataremos de resumir aquí los puntos o conclusiones deducidas de tales interrogatorios. He aquí los resultados:

- 1) Un 81 por 100 de los emigrantes ahorra más que en España.
- 2) Un 89 por 100 pide una representación en las Cortes.
- 3) Para un 93 por 100 la emigración le fue útil.
- 4) Un 80 por 100 emigró por motivos económicos.
- 5) Un 3 por 100 emigró por razones políticas.
- 6) Un 43 por 100 supedita su regreso a un trabajo en España.
- 7) Un 60 por 100 está descontento del trato recibido por Centros oficiales españoles.
- 8) Un 62 por 100 salió de España por sus propios medios.
- 9) Un 30 por 100 invierte sus ahorros en la compra de pisos.
- 10) Un 70 por 100 no conoce a los representantes de su provincia en las Cortes.
- 11) Un 70 por 100 de los emigrados se relacionan con los nativos del país en que viven.

- 12) Un 58 por 100 considera la separación familiar como el problema más grande que tienen planteado.
- 13) Galicia está en cabeza de la emigración con un porcentaje del 36 por 100, seguido de Castilla y León con un 20 por 100.
- 14) Un 24 por 100 de los emigrados estimula los viajes de turismo hacia España.
- 15) Un 11 por 100 de emigrados españoles acompañan a los extranjeros amigos a nuestro país.
- 16) Un 30 por 100 piensa regresar antes de cinco años.
- 17) Un 24 por 100 de los que están en América no piensan volver.
- 18) Sólo un 24 por 100 de los hijos de emigrantes reciben enseñanza de español por organismos del Estado.
- 19) Un 70 por 100 está desorientado en lo concerniente a la educación de sus hijos.
- 20) Un 40 por 100 manifiesta haber aprendido un oficio.
- 21) Un 64 por 100 trabaja menos que en España y sólo el 5 por 100 de los patronos se portan peor que en nuestro país.

Estos son algunos de los puntos que luego la encuesta desarrolla con más o menos profundidad. Entre otros datos aportados en este valioso trabajo cabe citar, por ejemplo, países que ofrecen mayores dificultades para nuestros emigrantes. Y sobresale Alemania por el idioma y por no estar nuestro país integrado en la CEE. También se destaca en esta encuesta que gallegos y asturianos son, por su vieja tradición migratoria,

quienes se llevan la pauta en lo que a ahorro se refiere, tanto en Europa como en América. Asimismo se resalta la importancia de los Centros Culturales, Sociales y Recreativos, y en este sentido - y para finalizar este tema de la emigración - cabe destacar a modo de anécdota que la trascendencia del Centro de La Habana fue tal que "las elecciones para presidente del Centro Gallego tenían tanta importancia como las de la Presidencia de la República" (11).

IV.3. Población activa y población ocupada

Hasta aquí la población gallega ha sido contemplada dentro de límites estrictos, como la estructura base en que descansa la existencia de la región y la sociedad que integra. Tal análisis apenas resultaría útil si no constituyera antecedente necesario para abordar un segundo aspecto: el que hace referencia a la población activa y a la estructura ocupacional. Cuando la información estadística lo permite, la cuantificación de la fuerza laboral se realiza tomando en cuenta el número de horas trabajadas en las distintas ramas de producción. En las sociedades en las que predomina una producción agraria, donde la actividad laboral no se encuentra sometida a ningún control, este cálculo es difícil de establecer. En Galicia es patente este hecho, ya que el encuadramiento de la mano de obra es predominantemente agrícola con jornadas de trabajo incontroladas

y de difícil estimación. Por este motivo, la medición de la mano de obra en las provincias gallegas, bajo el punto de vista cuantitativo, se ha realizado más modestamente a partir de los Censos de Población del INE y de la Renta Nacional de España del Banco de Bilbao.

La primera magnitud que refleja - siquiera de un modo aproximado - la cuantificación de la fuerza laboral, es la población activa definida como el conjunto de personas que trabajan o tienen voluntad de trabajar. El análisis de la distribución sectorial de la población activa en diversos momentos de tiempo señala la diferente estructura ocupacional. Así, en 1957 la población activa española era fundamentalmente agrícola; veinte años más tarde aparece un cierto equilibrio entre las actividades secundarias y terciarias, y sólo un 21,3 por 100 de la población activa se encuadra en las actividades primarias. Galicia ha seguido, aunque con menor intensidad, la tendencia general de disminución de la participación de la población activa en el sector primario, pasando para el primer período mencionado del 66,7 por 100 al 47,5 por 100 registrado en 1977, pero sin que por ello haya desaparecido la preponderancia de ese sector (Cuadro 4.15). Esta situación, reseñada para la región gallega, se manifiesta con menor intensidad en las provincias de La Coruña y Pontevedra, adquiriendo la máxima expresión en las de Lugo y Orense.

Consecuencia derivada de la contracción de la participación de la población activa en el sector primario es la existencia de trasvases o migraciones sectoriales de mano de obra;

CUADRO 4.15

EVOLUCION DE LA POBLACION ACTIVA EN EL PERIODO 1960-1977

	Primario		Secundario		Terciario		Total	
	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)
<u>LA CORUÑA</u>								
1960	303.229	62,6	89.169	18,4	92.302	19,0	484.700	100,0
1970	172.201	42,5	104.162	25,7	128.737	31,8	405.100	100,0
1977	166.848	38,8	116.726	27,1	146.825	34,1	430.399	100,0
<u>LUGO</u>								
1960	168.606	76,5	21.232	9,6	30.649	13,9	220.487	100,0
1970	158.433	72,4	22.295	10,2	37.952	17,4	218.680	100,0
1977	132.785	63,9	29.272	14,1	45.585	22,0	207.642	100,0
<u>ORENSE</u>								
1960	137.860	75,2	19.017	10,4	26.372	14,4	183.249	100,0
1970	97.348	56,4	31.917	18,5	43.302	25,1	172.567	100,0
1977	129.820	60,1	42.195	19,5	43.960	20,4	215.975	100,0
<u>PONTEVEDRA</u>								
1960	183.909	58,3	61.713	19,5	70.221	22,2	315.843	100,0
1970	109.760	36,4	98.613	32,7	92.962	30,9	301.335	100,0
1977	157.001	47,5	119.392	31,4	103.992	27,3	380.385	100,0
<u>TOTAL GALICIA</u>								
1960	793.604	65,9	191.131	15,9	219.544	18,2	1.204.279	100,0
1970	537.742	49,0	256.897	23,4	302.953	27,6	1.097.682	100,0
1977	586.454	47,5	307.585	24,9	340.362	27,6	1.234.401	100,0
<u>TOTAL ESPAÑA</u>								
1960	4.696.379	39,7	3.387.208	28,7	3.732.982	31,6	11.816.569	100,0
1970	2.947.108	24,8	4.411.392	37,2	4.506.600	38,0	11.865.100	100,0
1977	2.822.498	21,3	5.040.939	38,0	5.407.014	40,7	13.270.451	100,0

(1) Número de Personas.

(2) Porcentaje sobre el total.

FUENTE: Datos elaborados a partir de los Censos de Población (1960, 1970) del INE y de la Renta Nacio

CUADRO 4.16

POBLACION ECONOMICAMENTE ACTIVA E INACTIVA. DISTRIBUCION POR SEXOS
(Censos de 1960 y 1970)

Cifras absolutas

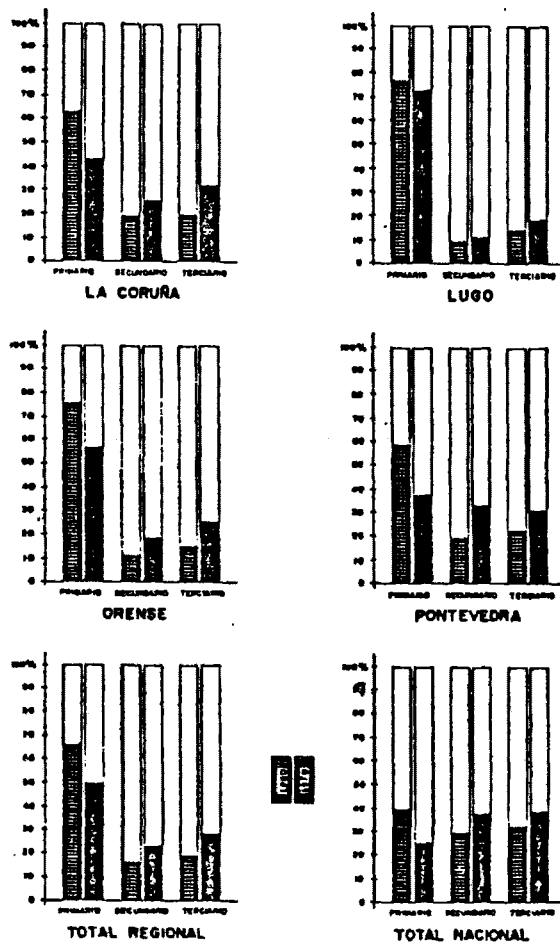
Unidad: 1 habitante.

	La Coruña	Lugo	Orense	Pontevedra	Galicia	España
1960:						
Población activa:						
Varones	303.914	166.692	149.956	200.967	821.529	9.436.805
Mujeres	180.786	53.795	33.293	114.876	382.750	2.379.764
Total activa	484.700	220.487	183.249	315.843	1.204.279	11.816.569
Población inactiva:						
Varones	158.104	65.639	63.545	111.314	398.602	5.288.465
Mujeres	338.510	189.703	198.043	245.743	971.999	13.253.498
Total inactiva	496.614	255.342	261.588	357.057	1.370.601	18.541.963
Total Varones	462.018	232.331	213.501	312.281	1.220.131	14.725.270
Total Mujeres	519.296	243.498	231.336	360.619	1.354.749	15.633.262
Total población habitual	981.314	475.829	444.837	672.900	2.574.880	30.358.532
1970:						
Población activa:						
Varones	302.187	139.067	144.922	221.769	807.945	9.574.057
Mujeres	102.916	79.610	27.626	79.558	289.710	2.334.007
Total activa	405.103	218.677	172.548	301.327	1.097.655	11.908.064
Población inactiva:						
Varones	191.270	68.907	70.725	150.570	481.472	7.067.692
Mujeres	434.360	135.471	197.990	329.387	1.097.208	15.064.888
Total inactiva	625.630	204.378	268.715	479.957	1.578.680	22.132.580
Total Varones	493.457	207.974	215.647	372.339	1.289.417	16.641.749
Total Mujeres	537.276	215.081	225.616	408.945	1.386.918	17.398.895
Total Población de derecho	1.030.733	423.055	441.263	781.284	2.676.335	34.040.644

FUENTE: DERGA. Síntesis Estadística de Galicia. 1976.

GRAFICO 4.19

EVOLUCION DE LA POBLACION ACTIVA EN EL PERIODO 1960-70
(% sobre el total)



Elaboración CECA

los más importantes tienen lugar entre el personal no cualificado y se canalizan, fundamentalmente, hacia las actividades de servicios y al sector de la construcción, siendo este último generalmente la cabeza de puente entre las actividades primarias e industriales. El incipiente desarrollo industrial de Galicia no ha permitido absorber más que una proporción muy pequeña del exceso de población activa dedicada a actividades primarias. El mayor desarrollo del sector terciario durante la década 1960-70 respecto al sector industrial, ha motivado que dicho sector haya absorbido la mayor parte de los excedentes de población del sector primario. En los últimos años puede constatarse una tendencia suavemente creciente en la evolución del sector secundario, permaneciendo invariable el porcentaje de población activa integrada en el sector servicios (26,6 por 100), si bien ha aumentado en números absolutos.

La estructura de la población activa que en los últimos años presenta Galicia, pone de relieve que el grado de desarrollo de las provincias gallegas está asociado inversamente al porcentaje de la población ocupada en el sector primario, tal como sucede en las provincias de Lugo y Orense, económicamente deprimidas y con una población activa especialmente concentrada en la agricultura. En 1970 el 72,4 por 100 y el 56,4 por 100 de la población activa de Lugo y Orense respectivamente pertenecían al sector primario, cuando tan sólo el 24,8 por 100 de la población activa española estaba agrupada en ese sector. En los últimos años, la distribución de la po

blación activa por sectores de estas dos provincias ha sufrido algunas variaciones, observándose en Lugo el decrecimiento paulatino de la población ocupada en el sector primario, que va siendo absorbida por el sector servicios y con mayor timidez por el sector secundario, siendo diferente la situación en Orense donde la población activa va notablemente en aumento en el sector primario, más débilmente en el sector secundario y permanece estacionaria en el sector servicios, aunque para este último el porcentaje ha disminuido del 25,1 por 100 al 20,4 por 100.

En las provincias de La Coruña y Pontevedra la distribución de la población activa está más equilibrada que en el resto de la región gallega, aunque la estructura ocupacional característica de las zonas subdesarrolladas aparece claramente. En La Coruña el porcentaje de la población activa correspondiente al sector primario ha disminuido de modo notable en el período considerado, y el trasvase a los otros dos grandes sectores de la actividad económica se ha dirigido de forma más acusada al sector servicios.

Este trasvase también se produjo en la provincia de Pontevedra, sobre todo durante la década 1960-70, pero a partir de esa fecha se observa de nuevo un crecimiento en la población activa del sector primario y aunque también crecen las actividades industriales y los servicios, estos dos últimos sectores ven reducidos sus porcentajes en 1977 con relación a 1970. Al finalizar 1977, La Coruña ocupaba la estructura ocupacional más desarrollada de las cuatro provincias gallegas,

pudiendo ser comparable a la que correspondía al conjunto nacional para 1960, lo que no deja de ser una prueba evidente del retraso de esta provincia y consecuentemente de Galicia (Cuadro 4.15). Como es obvio, la estructura ocupacional de una región, en este caso de la región gallega, guarda una dependencia muy estrecha con la estructura económica y con la estructura demográfica existentes en la misma. Más concretamente, y dicho con expresión que podría matizarse, a un cierto grado de desarrollo de las fuerzas productivas, o si se quiere, a un nivel dado de crecimiento económico, corresponde un determinado grado de urbanización y al mismo tiempo una cierta estructura ocupacional. En virtud de este fenómeno de concomitancia, la característica más inmediata de la estructura ocupacional existente en Galicia consiste en el fuerte peso que tiene el campesinado en dicha estructura. Si la población de la región es eminentemente rural y si en ella la economía está orientada básicamente hacia la agricultura, esto equivale a reconocer que la sociedad gallega es una sociedad compuesta fundamentalmente de campesinos.

Para Gonzalo Fernández (12), el ruralismo y el agrarismo son las dos características socioeconómicas que definen a Galicia, señalando que el desarrollo futuro gallego tendrá que arrancar de esta realidad, tratando de asimilarla y reciclarla. En la región gallega la menor producción sectorial por empleo se registra dentro del sector primario. Incluso dentro del sector agrario a nivel nacional la producción por empleo es 2,3 veces la registrada en el sector agrario gallego.

go. Y esto ocurre a pesar de que los rendimientos por hectárea son en Galicia generalmente similares a la media nacional. En el caso de la actividad ganadera - que aporta en Galicia más de la mitad de la producción agraria - los rendimientos son superiores a la media del país, ocurriendo otro tanto con la actividad forestal. Según este autor el problema estriba en que el divisor agrario, es decir, la población activa, es excesiva en la región; el gran condicionante económico y social. Es la variable sobre la que hay que actuar para que Galicia pase de una región subdesarrollada a otra desarrollada, ya que el subdesarrollo gallego se localiza en el sector agrario y afecta a la población que trabaja en el mismo. Todo el problema del desarrollo de Galicia habrá de girar necesariamente en torno al excedente de la población activa agraria, concluye diciendo G. Fernández (13).

Como resumen de la evolución de la estructura ocupacional que presenta Galicia, se pueden destacar los siguientes aspectos: la región presenta una estructura ocupacional cuasi típica de zonas poco industrializadas, con una población activa muy amplia y con una ocupación en servicios superior a la que corresponde al sector secundario. En 1977 existía, respecto a 1960, un desequilibrio menos fuerte entre las grandes ramas de actividad; en el sector primario es de esperar cara al futuro una contracción en la participación de la mano de obra, siendo ésta absorbida por las actividades industriales y de servicios. Por último, es de prever que en lo sucesivo la población empleada en la industria tienda a

incrementarse como consecuencia del desarrollo que cabe esperar en el sector secundario.

Los valores absolutos de la población activa no poseen por sí solos un gran significado, puesto que no incorporan información sobre el volumen total de la población. Para evitar este inconveniente se procede al cálculo de la tasa bruta de actividad*, esto es, el porcentaje que representa la población activa sobre el total de la población. La tasa bruta de ocupación a nivel nacional ha oscilado en el período 1960-77 entre el 38,9 y el 36,2 por 100; la tasa de ocupación regional posee valores considerablemente más elevados, alcanzando en algunas provincias porcentajes que superan el 50 por 100 como puede observarse en el cuadro 4.17.

Tan elevada tasa de actividad no se corresponde, como en otras zonas sería presumible, a un alto nivel de desarrollo socioeconómico. Responde, entre otras causas, a razones de estructura demográfica y a otras más estrictamente económicas. El porcentaje de población menor de catorce años en Galicia es más bajo que en el conjunto nacional, con lo cual la población no activa queda relativamente disminuida, aunque este factor no es suficiente para explicar este fenómeno en toda su amplitud. Por otro lado el proceso emigratorio y el

* Tasa de actividad =
$$\frac{\text{Número total de activos}}{\text{Número total de población}} \cdot 100$$

envejecimiento de la población gallega, unido a la presencia de cierto tipo de actividades, han aumentado el porcentaje de la población femenina y joven que trabaja o que posee voluntad de encontrar un empleo, con lo cual el porcentaje de población activa sobre el total de la población es superior al que se presenta a escala nacional.

CUADRO 4.17
TASAS DE ACTIVIDAD

Provincias	1960	1970	1977
La Coruña	49,39	39,30	40,84
Lugo	46,34	51,69	51,64
Orense	41,19	39,10	52,73
Pontevedra	46,94	38,57	44,81
GALICIA	46,77	41,01	45,47
ESPAÑA	38,92	34,98	36,29

FUENTE: OERGA. Síntesis Estadística de Galicia. 1976.
BANCO DE BILBAO. Renta Nacional de España. 1977.

Las tasas brutas de actividad femenina en las provincias gallegas, especialmente en Lugo, son extraordinariamente altas. Dichas tasas deben ser consideradas como auténticas variables explicativas de la alta tasa bruta de actividad total. El trabajo femenino se presenta en Galicia predominantemente en las zonas rurales donde más del 80 por 100 de las amas de casa pertenecientes a este tipo de hábitat realizan

faenas agrícolas. En las zonas urbanas e intermedias el trabajo de la mujer es mucho menos frecuente y - en general - afecta predominantemente a aquellas sin cualificación profesional. El grado de instrucción y el nivel de renta familiar, son variables que se encuentran interrelacionadas con el trabajo femenino. Si se considera esta población según los status ocupacionales no campesinos, se pone de relieve la relación existente entre los niveles en la escala de status y el trabajo de la mujer, que es siempre más frecuente en las capas más bajas. Del mismo modo, los trabajos cualificados se realizan con mayor frecuencia en los niveles altos, como consecuencia inmediata del mayor grado de instrucción de estos status.

Los datos estadísticos disponibles sobre la población laboral distinguen conceptualmente entre población activa y población ocupada, pero esas cifras no reflejan con la precisión que sería deseable la situación efectiva del empleo. La primera categoría se refiere - como anteriormente se ha señalado - al número de personas que están realizando un trabajo o tienen voluntad de hacerlo. Por población ocupada se entiende el total de puestos de trabajo, cifra que, en general, no coincide con la población activa ya que es práctica frecuente el fenómeno del pluriempleo. No existe pues cuantificación directa del número de personas que ejecutan un trabajo, que en rigor sería la auténtica población ocupada.

Un procedimiento indirecto para el cálculo del número de personas que están realmente ocupadas consiste en sustraer

al total de la población activa el número de parados. La estimación de esta última cifra reviste grandes dificultades, puesto que el paro registrado oficialmente no es más que una pequeña porción del paro efectivo, que no siempre es controlado por los organismos oficiales. En Galicia, el recuento efectivo de los parados a través de los organismos laborales y estadísticos es especialmente difícil, ya que los trabajos agrícolas y cierto tipo de trabajos en el sector servicios quedan con frecuencia fuera de todo control (14). Sin embargo, a nadie se le escapa la carga sociopolítica de la delimitación del desempleo por parte de los institutos oficiales, en la medida que supone para la Administración el reconocimiento de una necesidad a cubrir y a actuar contra ella. Y en la fijación de prioridades para enfrentarse con problemas de desempleo, la distribución territorial del paro oficial adquiere una importancia crucial.

Así, desde la óptica de la Administración, es práctica frecuente la conclusión de que en materia de paro - salvo algún sector o alguna comarca localizada - Galicia no es problema y que hay otras regiones y áreas con urgencias y prioridades superiores. Lamentablemente tal afirmación es tácita mente compartida por amplios sectores de opinión dentro y fuera de Galicia, que admiten que sea tierra de emigración pero no de alto paro, cuando lo cierto es que la invertibración productiva se está intensificando tanto en la región gallega, que están coexistiendo las corrientes migratorias con el alto grado de desempleo interno. Y aunque en definitiva

el que se aborde el problema del desempleo depende de los afectados y de sus posibilidades de conjuntar organizativamente un problema común, la tarea de poner de relieve un fenómeno encubierto también tiene su importancia (15). En el cuadro 4.18 se recogen las cifras facilitadas por el Banco de Bilbao de población activa, población ocupada, número de empleos, estimación del nivel de paro y volumen de pluriempleo para las cuatro provincias gallegas durante el año 1977.

CUADRO 4.18

POBLACION ACTIVA Y POBLACION OCUPADA (Año 1977)

Provincias	Población activa	Población ocupada	Número de empleos	Parados	Pluriempleo
La Coruña	430.399	417.700	426.718	12.699	11.948
Lugo	207.642	202.301	205.532	5.341	6.165
Orense	215.975	207.203	210.818	8.772	7.969
Pontevedra	380.385	365.947	362.408	14.438	5.103
GALICIA	1.234.401	1.193.151	1.205.476	41.250	31.185
ESPAÑA	13.270.451	12.462.652	13.142.200	807.799	679.334

FUENTE: BANCO DE BILBAO. Renta Nacional de España y su Distribución Provincial. 1977.

IV.4. Población ocupada en el sector pesquero

Por lo que se refiere a la pesca, son diversos los organismos - INE, Dirección General de Pesca Marítima, Banco de Bilbao, Metra Seis, etc. - que proporcionan información sobre la población activa ocupada en este sector. Lamentablemente una vez más es obligado repetir aquí que los datos son totalmente dispares entre sí, con lo cual su utilización eficaz se ve muy mermada. Por otro lado la penuria de estadísticas existentes a nivel provincial y regional supone un serio obstáculo para poder llevar a cabo un análisis profundo de cuestiones de tanto interés, con vistas a una valoración de las perspectivas de desarrollo pesquero en Galicia. Se ignora, además, la composición interna de la población activa asignada a la pesca con lo cual al desconocer si incluye o no al personal eventual, al personal no embarcado, al auxiliar de la flota industrial, al dedicado a parques y viveros, etc., impide su utilización para la mayoría de los análisis económicos y sociales pesqueros. La carencia de información sobre aspectos sociales y profesionales de la población activa pesquera es prácticamente total, puesto que los datos sobre la categoría profesional que figuran en algunas estadísticas son muy globales y nada nos dicen por sí solos. Otros datos sobre estructura de edad, origen, niveles de ingresos, jornadas laborales reales, grado de instrucción, etc., o no existen o son limitados y escasamente fiables.

Hechas estas salvedades, podemos decir que la población

dedicada a las actividades pesqueras suele dividirse en cuatro grandes grupos:

- 1) Los trabajadores que integran las tripulaciones de las diversas flotas pesqueras.
- 2) Las personas que se dedican al cultivo y recolección de productos marinos, tanto a pie como en embarcaciones.
- 3) Las que, sin realizar una actividad pesquera propiamente dicha, constituyen el personal administrativo de las sociedades pesqueras o se dedican a las tareas de avituallamiento de la flota, reparación de embarcaciones, equipos y artes, descarga de la pesca y manipulación en tierra de la misma.
- 4) Las que prestan servicio en las diversas industrias derivadas de la pesca.

Prescindiendo de la población activa de las industrias derivadas, de los otros grupos sólo se dispone de información estadística adecuada sobre las tripulaciones que integran las diversas flotas, por lo que las líneas que siguen a continuación se centrarán sobre este tema. Sin embargo, la importancia del segundo grupo es muy grande, particularmente para la recolección de mariscos, y su actividad suele realizarse como complemento de otras efectuadas en tierra.

España, con más de 6.000 kilómetros de costa en festón, está lógicamente condicionada por el mar. Esta circunstancia, por sí sola, constituye una gran posibilidad natural para la formación de gentes marineras. Si bien hay muchos trabajadores que proceden del interior, la cantera está situada, como

es lógico, en las zonas costeras y, dentro de éstas, el área de proveniencia mayoritaria de nuestras tripulaciones es fácilmente delimitable: Galicia, Andalucía y el País Vasco son los pueblos que, con gran diferencia sobre los demás, figuran a la cabeza como proveedores de población activa asignada al mar.

Pero tradicionalmente es Galicia la región que mayor contingente de fuerza de trabajo marinera viene aportando en el conjunto nacional, y la primera razón hay que buscarla en el gran atraso económico gallego. En opinión de A. Alonso (16), el número de sociedades anónimas domiciliadas en Galicia es muy bajo, siendo patente en la región la escasez de grandes plantas industriales. El éxodo rural generalizado provoca una gran abundancia de oferta de mano de obra, excedente humano que la poco desarrollada industria gallega resulta incapaz de absorber. Pues bien, según este autor, el subdesarrollo explica por sí solo la alta frecuencia con que el gallego elige el mar como medio de vida. Los que no pueden ser absorbidos por otros sectores, o emigran o embarcan, que para el caso es lo mismo. No es una casualidad que en ambos capítulos - emigración y trabajo en la mar - la presencia gallega resulte más que notable.

Actualmente se calcula que en España viven de la pesca - directa o indirectamente - más de un millón de personas, bien trabajando en las fábricas de conservas o como tripulantes de pesqueros, en las fábricas de salazones, en los astilleros, en las fábricas de envases, como estibadores

portuarios, administrativos o simplemente dedicados al comercio pesquero.

Pero al igual que en la agricultura, el personal encuadrado en el sector pesquero tiende a decrecer. En el año 1950, el número de personas que trabajaban en la pesca ascendía a 298.000, la mayoría dedicadas a la pequeña pesca de litoral en barcas y motoras. En la actualidad aquellas cifras han quedado reducidas a poco más de un tercio. Según la Dirección General de Pesca, el sector extractivo pesquero nacional contaba en 1979 con un potencial humano de 109.589 trabajadores (Cuadro 4.19). Por regiones, Galicia, con 33.820 hombres, absorbe el 30,8 por 100 del total general, siguiéndole Andalucía con 23.214 productores y el País Vasco con 12.545, que suponen, respectivamente, el 21,1 y el 11,4 por 100 del total. Entre estas tres regiones, mayoritarias en mano de obra para la actividad pesquera, concentran el 63,5 por 100 de la población activa total.

Si dejamos a un lado el aspecto estrictamente numérico en cuanto a considerar más importante a aquella región que posee el mayor número de trabajadores y comparamos éste con la longitud de costa que abarca, es decir, el grado de concentración de esta población, sin lugar a dudas que la primera posición quedaría menos clara en el momento de comparar regiones como Galicia y el País Vasco, pasando en este caso Andalucía a una situación diferente por ser indudablemente la que posee una mayor longitud en sus costas.

CUADRO 4.19
EVOLUCION DE LA FLOTA PESQUERA ESPAÑOLA
(1966-1979)

AÑOS	FLOTA PESQUERA			
	Núm. buques	T.R.B.	H.P.	Tripulantes
1966	13.030	515.357	1.273.284	99.949
1967	12.953	568.196	1.423.341	102.863
1968	13.522	604.687	1.573.203	105.504
1969	14.160	642.061	1.701.734	109.565
1970	15.250	653.191	1.799.187	110.728
1971	15.556	658.664	1.844.326	108.914
1972	15.998	677.260	1.960.733	109.134
1975	16.402	696.977	2.114.681	109.919
1974	16.749	744.713	2.348.806	111.985
1975	16.853	781.313	2.534.757	112.647
1976	17.148	817.365	2.666.303	113.241
1977	17.153	817.524	2.751.077	112.902
1978	17.174	785.642	2.730.031	111.005
1979	17.282	762.022	2.712.605	109.589

FUENTE: OGPM. Anuario de Pesca 1979.

El sector pesquero en Galicia ocupa de forma directa - como ya se ha indicado - a 33.820 personas, que representa el 2,9 por 100 del total de la población activa gallega, dejando fuera de este porcentaje al personal que por temporadas se dedica al marisqueo y a aquella otra gente que trabaja en tierra en las lonjas, procesos de comercialización y demás actividades relacionadas con la pesca. En España este porcentaje es tan sólo del 0,8 por 100. Los cuadros 4.20 y 4.21 nos muestran un aspecto bastante completo de cómo se distribuye el personal embarcado en las diferentes modalidades de la flota pesquera. Partiendo de la ya clásica división de las faenas de pesca en artesanal, costera, altura y gran altura, se obtiene una distribución comparativa para el

período de tiempo comprendido entre 1970 y 1979.

La mayor absorción de potencial humano lo tiene la flota artesanal, constituida por todas aquellas embarcaciones inferiores a 20 TRB, que con 14.765 personas ocupadas en la flota gallega en 1979 representa el 43,6 por 100 del total embarcado. Se trata, pues, de la flota que posee el mayor número de buques y la que menos tripulación tiene en cada uno de ellos, tan sólo una media de 3,5 hombres por barco. La flota costera o de litoral, que comprende las embarcaciones que van desde el límite de la artesanal - es decir, las 20 TRB - hasta las 100 TRB, da ocupación a 6.908 personas, que representan el 20,4 por 100 del total. Los valores medios de tripulantes por embarcación se ven bastante incrementados con respecto al anterior caso analizado, llegando a una media de 14,7 hombres por buque. No obstante, el coeficiente de tripulantes por tonelada de registro bruto en este tipo de flota es algo superior al del resto del país, lo cual puede ser debido tanto al menor arqueado medio de las embarcaciones gallegas dedicadas a la pesca costera, como a su menor grado de mecanización. En media, la flota gallega de litoral suele tener 28 tripulantes por cada 100 TRB, mientras que en la del resto de España el número promedio es de 24 tripulantes por cada 100 toneladas.

Por todo esto, podemos decir que la pesca costera y artesanal, que comprende a las que podríamos denominar embarcaciones menores, concentran el 64 por 100 de la población pesquera gallega, porcentaje que es similar para este tipo de

CUADRO 4.20

EVOLUCION DEL PERSONAL EMBARCADO POR TIPOS DE FLOTA (Grupos de TRB)

	1970	1976	1977	1978	1979
<u>Flota Artesanal</u>					
(menos de 20 TRB)					
Galicia	15.730	14.649	14.789	14.783	14.765
España	41.667	40.844	40.319	40.244	40.353
<u>Flota Costera</u>					
(entre 20 y 100 TRB)					
Galicia	7.414	7.446	7.287	6.966	6.908
España	33.753	33.024	32.878	32.526	32.584
<u>Flota de Altura</u>					
(entre 100 y 250 TRB)					
Galicia	7.179	6.982	7.294	6.904	6.695
España	23.651	22.379	22.251	21.561	21.261
<u>Flota de Gran Altura</u>					
(más de 250 TRB)					
Galicia	5.068	6.200	6.568	6.154	5.452
España	11.657	16.994	17.454	16.674	15.391
<u>Total</u>					
<u>Personas Embarcadas</u>					
Galicia	35.391	35.277	35.938	34.607	33.820
España	110.728	113.241	112.902	111.005	109.589

FUENTE: Datos elaborados a partir de los Anuarios de Pesca Marítima de la Dirección General de Pesca.

CUADRO 4.21

EVOLUCION DEL PERSONAL EMBARCADO POR TIPOS DE FLOTA (CLASES DE PESCA)

	1976	1977	1978	1979
<u>Superficie</u>				
Galicia	13.020	13.219	13.279	13.252
España	33.701	33.501	33.688	33.877
<u>Cerco</u>				
Galicia	8.363	8.285	8.012	8.108
España	27.271	27.062	26.694	27.044
<u>Cerco Congelador</u>				
Galicia	89	107	107	74
España	1.033	1.107	1.061	1.070
<u>Arrastre</u>				
Galicia	6.866	7.064	6.734	6.475
España	33.777	33.522	32.698	31.936
<u>Arrastre Congelador</u>				
Galicia	3.985	4.233	3.778	3.649
España	12.538	12.792	12.098	11.481
<u>Bacaladeros</u>				
Galicia	1.510	1.574	1.574	1.258
España	3.193	3.145	3.145	2.781
<u>Factorías</u>				
Galicia	436	484	384	114
España ⁹	436	484	384	204
<u>Servicios Auxiliares</u>				
Galicia	998	972	939	890
España	1.292	1.289	1.237	1.196
<u>Total Personas Embarcadas</u>				
Galicia	35.277	35.938	34.807	33.820
España	113.241	112.902	111.005	109.589

FUENTE: DIRECCION GENERAL DE PESCA. Anuarios de Pesca Marítima.

flotas en el resto del país. Esta conclusión no quiere decir que sea, a efectos pesqueros, la forma de pesca más importante en cuanto a capturas realizadas, sino que únicamente es la que más mano de obra necesita para obtener su producción, por ser ella fundamentalmente la que hace lo que en otras flotas realiza la tecnología incorporada a los buques, siendo como consecuencia la productividad por hombre bastante baja en esta pesca de litoral (17).

En lo que se refiere a la flota de altura, que abarca a los buques comprendidos entre las 100 y las 250 TRB, puede decirse que en Galicia da trabajo a un número similar de personas como las ocupadas en las faenas de la flota costera, significando el 19,8 por 100 del total. La comparación entre los valores del coeficiente Tripulantes por TRB es ligeramente favorable a la región Noroeste, ya que tiene 8 tripulantes por cada 100 TRB, frente a los nueve de media que figuran para la flota nacional. Ambos coeficientes, aunque relativamente altos, se acercan a niveles más satisfactorios.

La flota de gran altura embarcaba en 1979 a 5.452 hombres, siendo 9.939 los que constituían en ese mismo año las tripulaciones de la del resto del país dedicada a este tipo de pesca. Su importancia relativa en Galicia (16,1 %) es muy superior a la que tiene en el conjunto de las otras regiones pesqueras españolas (9 %). Sin embargo, esta flota es la que ofrece menor número de puestos de trabajo y el descenso en sus tripulaciones es evidente durante los últimos años, como consecuencia, sin duda, de la política de ZEE adoptada por terce-

ros países donde habitualmente faenan este tipo de buques. La relación entre tripulantes y TRB alcanza en la región gallega un valor de cuatro tripulantes por 100 TRB, sensiblemente similar al coeficiente nacional.

Las tripulaciones de la flota no arrastrera y de las pequeñas embarcaciones que pescan individualmente con artes de arrastre suelen estar remuneradas por el sistema a la parte. Por el contrario, el personal embarcado en la flota de gran altura y en el resto de la flota de altura percibe sueldos fijos que se complementan con primas establecidas en función del volumen de pesca capturada, siempre que rebase un mínimo fijado. En general, los ingresos medios de los tripulantes de la flota de gran altura alcanzan valores relativamente elevados, especialmente el personal técnico. El problema es, por el contrario, bastante grave para las tripulaciones de las pequeñas embarcaciones costeras contratadas por el sistema a la parte, cuyos ingresos bastante reducidos se encuentran, además, sometidos a fuertes oscilaciones.

Finalizaremos este apartado analizando muy brevemente el personal embarcado en Galicia por provincias, y así observamos como Pontevedra, con 16.291 hombres,⁹ ocupa el primer lugar, seguido de La Coruña, con 14.611 (Cuadro 4.22). Estas cifras representan, respectivamente, el 4,7 y el 3,4 por 100 de su población activa total, y el 11,4 y el 8,9 por 100 de la población activa encuadrada en el sector primario. Estos porcentajes quedan muy disminuidos en Lugo, provincia que cuenta con 2.918 personas ocupadas en el sector pesquero, lo que

CUADRO 4.22

EVOLUCION DEL PERSONAL EMBARCADO POR DISTRITOS MARITIMOS

DISTRITOS	1970	1976	1977	1978	1979
Ribadeo	620	595	618	567	550
Vivero	2.462	2.669	2.559	2.485	2.368
Total Provincia de LUGO	3.082	3.264	3.177	3.052	2.918
Ortigueira	1.639	1.659	1.635	1.622	1.776
El Ferrol	1.589	471	478	468	444
Sada	427	451	468	436	473
La Coruña	4.454	4.889	4.981	5.022	4.556
Corme	1.214	1.119	1.130	1.094	1.054
Camariñas	749	777	788	817	843
Corcubión	847	917	941	925	920
Muros	455	406	501	567	566
Noya	788	1.280	1.407	1.466	1.425
Ribeira	1.760	2.195	2.173	2.124	2.110
Puebla del Caramiñal	460	414	388	408	444
Total Provincia de LA CORUÑA	14.382	14.578	14.890	14.949	14.611

(Conclusión)

Vilagarcía de Arosa .	1.635	1.890	1.994	2.004	2.047
El Grove	861	1.196	1.185	1.171	1.299
Cambados	1.657	1.666	1.679	1.724	1.676
Portonovo	502	552	576	564	492
Marín	1.862	1.798	1.793	1.634	1.591
Busu	527	538	539	521	499
Cangas	1.243	750	723	724	717
Vigo	7.702	7.157	7.448	6.654	6.221
Bayona	623	491	485	476	438
Tuy	722	877	930	860	858
Redondela	593	520	519	474	453
<hr/>					
Total Provincia de					
PONTEVEDRA	17.927	17.435	17.871	16.806	16.291
<hr/>					
TOTAL GALICIA	35.391	35.277	35.938	34.807	33.820

FUENTE: DIRECCION GENERAL DE PESCA. Anuarios de Pesca Marítima.

representa tan sólo el 1,5 y el 2,4 por 100 de sus respectivas poblaciones activas total y primaria.

Por distritos, la mayor absorción de potencial humano la tiene la flota de Vigo con 6.221 hombres embarcados, aunque en estos últimos años el número de estos trabajadores ha descendido notablemente, pasando de 7.448 tripulantes que tenía su flota en 1977 a 6.221 en 1979. El descenso, pues, de puestos de trabajo en este corto espacio de tiempo ha sido de 1.227 personas, lo que equivale a decir que en un período de dos años la flota viguesa perdió el 16,4 por 100 de sus tripulantes. La Coruña, con 4.556 hombres embarcados en 1979 ocupa el segundo lugar, seguida de los distritos de Vivero, con 2.368; Santa Eugenia de Riveira, con 2.110; Villagarcía de Arosa con 2.047 y Santa Marta de Ortigueira con 1.776 trabajadores enrolados en sus flotas. El personal embarcado por estos seis distritos pesqueros supone el 56,4 por 100 del total de la población ocupada en Galicia por el sector (18).

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

1. Confederación Española de Cajas de Ahorro
"Situación actual y perspectivas de desarrollo en Galicia"
Madrid, 1975.
2. Confederación Española de Cajas de Ahorro
"Situación actual y perspectivas de desarrollo en
Galicia", op. cit.
3. Alfonso R. Castelao
"Cousas da vida"
Editorial Galaxia. Vigo, 1971.
4. Ricardo Palmás
"La emigración"
en Los Gallegos, Ediciones Istmo. Madrid, 1976.
5. Xulio X. Pardellas
"A emigración"
Escola Aberta. Vigo, 1978.
6. Ricardo Palmás
"La emigración"
en Los Gallegos, op. cit.

7. Alfonso Alonso Barcón
"La condición obrera de los marinos mercantes"
(Aspectos sociológicos del trabajo en la mar)
Akai Editor. Madrid, 1978.
8. Xulio X. Pardellas
"A emigración", op. cit.
9. Ricardo Palmás
"La emigración"
en Los gallegos, op. cit.
10. Rafael Ruiz Fuentes y José Pérez Vilariño
"Vivir en Galicia"
Ediciones Felmar. Madrid, 1977.
11. Olegario Sotelo y Antonio Armesto
"Galicia: Pueblo emigrante"
Editorial Rase. Barcelona, 1978.
12. Gonzalo Fernández
"Galicia necesita una industrialización basada en el
sector agrario"
en El Ideal Gallego de 28 de Octubre 1980.
13. Modesto Iglesias Seco
"Incidencia de la pesca marítima en la economía gallega"
en Información Comercial Española Núm.577-Septiembre 1981.

14. Confederación Española de Cajas de Ahorro
"Situación actual y perspectivas de desarrollo en Galicia", op. cit.
15. Pedro Arias Veiga
"El paro en Galicia, mayor de lo que se cree"
en La Voz de Galicia de 26 de Octubre 1980.
16. Alfonso Alonso Barcón
"La condición obrera de los marinos mercantes", op. cit.
17. José Luis García-Tapia y José Ignacio Pérez García
"La estructura económica del sector pesquero"
en Información Comercial Española Núm.546-Febrero 1979.
18. Modesto Iglesias Seco
"Incidencia de la pesca marítima en la economía gallega"
en Información Comercial Española, op. cit.

288 bis.-

SEGUNDA PARTE: PUERTOS Y FLOTA PESQUERA

289.-

V. LOS PUERTOS GALLEGOS

V.1. Introducción

La situación geográfica y las condiciones naturales de la costa gallega estimularon en un principio el nacimiento de núcleos de población, cuyos habitantes hicieron de la pesca su medio de vida. De esta forma, junto a los puertos comerciales y pesqueros importantes, subsisten todavía en todo el litoral una serie de pequeños puertos desprovistos unos de la suficiente protección y otros, aún teniéndola, de las instalaciones básicas necesarias para el desenvolvimiento normal de la actividad.

Como un reflejo condicionado, al ir creciendo los núcleos de población, también lo hicieron sus necesidades, obligando la escasa rentabilidad agraria a un mayor aprovechamiento de los recursos marinos. Las obras portuarias, ya desde un principio, se fueron realizando a la zaga de estas necesidades que en los últimos años se han visto enormemente acrecentadas, dando lugar a que la mayoría de los puertos y sus instalaciones sean incapaces de satisfacer las demandas de la actual flota pesquera diseminada a lo largo de toda la costa.

Además de que el total de los dispositivos de bajura han quedado anticuados, las condiciones naturales que rigen la actividad pesquera - fluctuaciones y producto rápidamente perecedero - exigen, sin más, ampliar y modernizar las instalaciones especiales y acelerar los servicios prestados en ellos, tales como lugares y medios para una rápida descarga y venta, preparación para su transporte, etc., así como la dispersión

de instalaciones de congelación y almacenes frigoríficos que permitan en épocas de abundancia la adecuada conservación del pescado y regular su oferta manteniendo precios interesantes no sólo para el producto, sino también para el consumidor.

Si la fase extractiva o primaria de la actividad pesquera termina en el puerto, en él también se desarrolla la primera etapa de su ciclo comercial. En la actualidad, pues, la localización y ubicación de un puerto pesquero depende tanto de su situación geográfica y condiciones naturales como de sus buenas comunicaciones con mercados importantes y puntos o cabezas de tráfico, desde donde el pescado es transportado, con las debidas garantías, a otros centros consumidores.

Obligadamente todas las anteriores consideraciones exigen grandes inversiones que no pueden realizarse ni en todos ni en la mayoría de los puertos pesqueros tradicionales del litoral, sino centralizadas en unos pocos que reúnan, además de las características naturales aludidas, una óptima localización desde el punto de vista económico (1).

Los puertos gallegos tienen todavía muchas deficiencias y su eficacia no es todo lo adecuada que debería ser. Salvo contadas e importantes excepciones - que corresponden generalmente a los puertos mayores - la extensión y calado de las dársenas son insuficientes, así como la longitud de los muelles de atraque. Carecen también de zonas exclusivamente dedicadas a la reparación y al avituallamiento de las embarcaciones que, en la mayoría de los casos, se realizan lentamente y sin la mecanización conveniente del proceso. Además, en

muchos puertos no existe equipamiento para suministro de combustible. Las instalaciones de los muelles, los equipos de descarga y transporte interior adolecen de vejez y de falta de atención. No suelen disponer de instrumentos mecánicos para la clasificación y manipulación de la pesca y muchas veces las cámaras frigoríficas existentes no trabajan en las condiciones de funcionamiento deseables. Las características de estos puertos imponen pérdidas de tiempo importantes, con la consiguiente repercusión sobre los costes medios de producción y sobre la productividad de la flota. Además no permiten un tratamiento del pescado en condiciones sanitarias óptimas, lo que redunda, en definitiva, en una desvalorización del mismo. Resulta fácil deducir que todas estas deficiencias se presentan más agudizadas en los puertos pesqueros pequeños que en los grandes.

El litoral español, según se contemple desde la perspectiva de la Dirección General de Puertos y Costas, o desde la Dirección General de Pesca Marítima, ofrece dos criterios distintos de clasificación.

El decreto de 25 de febrero de 1.965 del entonces Ministerio de Marina, fija la división del litoral del Estado en provincias y distritos marítimos, estando al frente de cada provincia marítima, un Comandante Militar de Marina subordinado al respectivo Capitán General del Departamento Marítimo que corresponda, en nuestro caso al Departamento Marítimo del Cantábrico, cuya Capitanía General se encuentra en El Ferrol. A su vez los Ayudantes Militares de Marina - que depen

den de los Comandantes de su respectiva provincia - ejercerán en los distritos marítimos su autoridad.

Tanto los Comandantes como los Ayudantes Militares de Marina son, a su vez, los representantes locales de la Subsecretaría de Pesca en todo aquello que sea de su competencia. Esta duplicidad de funciones hace que la Subsecretaría de Pesca adopte la división del litoral estructurada por la Marina, agrupando - a efectos de organización pesquera - a las provincias en entidades mayores, como son las regiones pesqueras. Así, Galicia se corresponde con la Región Noroeste, integrada por cuatro provincias marítimas: El Ferrol, La Coruña, Villagarcía de Arosa y Vigo. Como se observa, las provincias marítimas no se corresponden con las delimitaciones administrativas de las provincias ordinarias, sino que utilizan una división independiente. Las provincias marítimas comprenden varios distritos marítimos que a su vez engloban, por lo general, a varios puertos pesqueros. En la actualidad la Subsecretaría de Pesca tiene dividido el litoral gallego de la siguiente manera:

<u>PROVINCIAS MARITIMAS</u>	<u>DISTRITOS MARITIMOS</u>	<u>PUERTOS</u>
El Ferrol	Ribadeo	- Foz
"	"	- Rinlo
"	Vivero	- Barquero-Bares
"	"	- Burela
"	"	- Cillero
"	"	- San Ciprián
"	"	- Vicedo

<u>PROVINCIAS MARITIMAS</u>	<u>DISTRITOS MARITIMOS</u>	<u>PUERTOS</u>
El Ferrol	Ortigueira	- Cariño
"	"	- Cedeira
"	"	- Espasante
"	El Ferrol	- Ares
"	"	- Barallobre
"	"	- Mugardos
"	"	- Puente deume
"	"	- Redes
La Coruña	Sada	- Miño
"	"	- Lorbé
"	La Coruña	- Cayón
"	"	- Mera-Oleiros
"	Corme	- Lage
"	"	- Malpica de Bergantiños
"	Camariñas	- Camelle
"	"	- Mugía
"	Corcubión	- El Pindo
"	"	- Finisterre
"	Muros	- Lira-Carnota
"	Noya	- Portosín
"	"	- Puerto del Son
Vilagarcía de Arosa	Santa Eugenia de Riveira	- Carreira-Aguíño
"	"	- Corrubedo
"	"	- Palmeira

295.-

<u>PROVINCIAS MARITIMAS</u>	<u>DISTRITOS MARITIMOS</u>	<u>PUERTOS</u>
Vilagarcía de Arosa	Puebla del Caramiñal	- Cabo de Cruz-Boiro
"	Vilagarcía	- Carril
"	"	- Rianjo
"	"	- Villajuán
"	"	- Villanueva de Arosa
"	Cambados	- Isla de Arosa
"	El Grove	
Vigo	Portonovo	- Rajó
"	"	- Sangenjo
"	Marín	- Pontevedra
"	Bueu	
"	Cangas	- Aldán-Hío
"	"	- Darbo
"	"	- Meira
"	"	- Moaña
"	"	- San Adrián
"	Redondela	- Arcade
"	9 Vigo	- Bouzas
"	"	- Teis-Chapela
"	Bayona	- Panjón
"	Tuy	- La Guardia

La Dirección General de Pesca sigue este criterio de clasificación por distritos marítimos, en vez de puertos pesqueros, a la hora de elaborar sus estadísticas de la flota pes-

quera y desembarcos de pesca. Ello hace que dificulte una visión pormenorizada de las capturas obtenidas en cada puerto por separado, al englobarlas, sin citar su procedencia específica, en esa división administrativa puramente arbitraria que es el distrito marítimo tomado como unidad. Es que además esta división por distritos, por lo que a Galicia se refiere, debiera estar más cuidada: El puerto de Rianjo, que está adscrito al distrito de Villagarcía, junto con los de Carril, Villajuan y Villanueva, como hemos visto, y cuya proximidad a Villagarcía de estos tres últimos es notoria, es el único que aparte de pertenecer a la provincia de La Coruña se encuentra al otro lado de la ría de Arosa; el mismo puerto de la Isla de Arosa está adscrito al distrito de Cambados y, sin embargo, forma parte del ayuntamiento de Villanueva; y caso curioso es el distrito de Tuy, que ni siquiera es puerto de mar, y tiene como único puerto a La Guardia que sí lo es.

Opinamos que una clasificación más actualizada y acorde con la importancia y localización de cada puerto pesquero, sería la que dividiere el litoral gallego en cinco provincias marítimas o Capitanías de Ría - Vivero-Cillero, La Coruña, Santa Eugenia de Riveira-Aguiño, Villagarcía de Arosa y Vigo - con todas las funciones que hoy poseen las actuales Comandancias Militares de Marina más las que se le agregarían por razones de una nueva ordenación administrativa de carácter meramente civil.

Asimismo estas provincias marítimas o Capitanías de Ría,

estarían subdivididas también en distritos marítimos o Subdelegaciones de Zona que integrarían a los puertos pesqueros circundantes más próximos, pero sin que por ello perdiese cada uno de éstos su propia identidad.

La división podría hacerse de la siguiente manera:

1) Provincia Marítima o Capitanía de Ría de Vivero-Cillero, con jurisdicción desde la desembocadura del río Eo hasta la ría de Cedeira, comprendiendo los Distritos Marítimos o Subdelegaciones de Zona de Ribadeo, Burela, Vivero y Santa Marta de Ortigueira, con sus respectivos puertos.

2) Provincia Marítima o Capitanía de Ría de La Coruña, con jurisdicción desde la ría de Cedeira hasta Cabo Toriñana, comprendiendo los Distritos Marítimos o Subdelegaciones de Zona de El Ferrol, Sada, La Coruña, Malpica de Bergantiños y Camariñas, con sus respectivos puertos.

3) Provincia Marítima o Capitanía de Ría de Riveira-Aguño, con jurisdicción desde Cabo Toriñana hasta la desembocadura del río Ulla, comprendiendo los Distritos Marítimos o Subdelegaciones de Zona de Corcubión, Muros, Noya, Riveira y La Puebla del Caramiñal, con sus respectivos puertos.

4) Provincia Marítima o Capitanía de Ría de Villagarcía de Arosa, con jurisdicción desde la desembocadura del río Ulla hasta la desembocadura del río Lérez, comprendiendo los Distritos Marítimos o Subdelegaciones de Zona de Villagarcía, Cambados, El Grove y Portonovo, con sus respectivos puertos.

5) Provincia Marítima o Capitanía de Ría de Vigo, con jurisdicción desde la desembocadura del río Lérez hasta la

desembocadura del río Miño, comprendiendo los Distritos Marítimos o Subdelegaciones de Zona de Marín, Cangas de Morrazo, Redondela, Vigo y La Guardia, con sus respectivos puertos.

Por su parte, la Dirección General de Puertos y Costas del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, agrupa a las distintas entidades portuarias existentes en la actualidad en todo el Estado, en 29 puertos mayores y 166 denominados menores.

La administración de los 29 grandes puertos se lleva a cabo de dos formas: o bien mediante Estatuto de Autonomía - cuatro puertos: Barcelona, Bilbao, Huelva y Valencia - o bien mediante Organismos Autónomos, régimen por el que se rigen los 25 puertos restantes, entre los que se encuentran los de El Ferrol, La Coruña, Villagarcía de Arosa, Pontevedra-Marín y Vigo. En el primer caso, el Organismo se rige por un Consejo de Administración definido en los propios Estatutos de Autonomía y en el segundo por una Junta determinada por Ley. Las Juntas suelen tener a su cargo otros puertos menores adjuntos, tal es el caso de Villagarcía que engloba a Puenteareas, Carril y Villajuán. De igual manera, de la Junta del Puerto y Ría de Pontevedra dependen los puertos de Pontevedra, Marín y Bueu, y el tramo de costa de la ría comprendido entre las puntas Campelo en la costa Norte y Penedo en la Sur. De la Junta del Puerto y Ría de Vigo dependen los puertos de Cangas, El Con-Moaña, San Bartolomé, Domayo, San Adrián, Cesantes, Chapele, Bouzas y Canido, entre otros.

299.-

Los 166 puertos menores están integrados en 20 Grupos Provinciales que dependen del Organismo Autónomo Comisión Administrativa de Grupos de Puertos (CAGP). Cuatro de esos Grupos - Lugo, La Coruña (Norte y Sur) y Pontevedra - corresponden a Galicia y engloban los siguientes puertos:

GRUPO DE PUERTOS DE LUGO

1 Figueras	7 Burela de Cabo
2 Castropol	8 San Ciprián
3 Vegadeo	9 Cillero
4 Ribadeo	10 Vivero
5 Rinlo	11 Vicedo
6 Foz	12 El Barquero-Bares

GRUPO DE PUERTOS DE LA CORUÑA (Norte)

1 Ortigueira-Espasante	7 Betanzos
2 Cariño	8 Sada
3 Cedeira	9 Cayón
4 Mugardos	10 Malpica
5 Ares	11 Corme
6 Puente deume	12 Lage

GRUPO DE PUERTOS DE LA CORUÑA (Sur)

1 Camelle	3 Mugla
2 Camariñas	4 Finisterre

300.-

GRUPO DE PUERTOS DE LA CORUÑA (Sur) (conclusión)

5 Corcubión	14 Puerto del Son
6 Cés	15 Corrubedo
7 El Pindo	16 Aguiño
8 Portocubelo	17 Santa Eugenia de Riveira
9 Muros	18 Puebla del Caramiñal
10 Esteiro	19 Escarabote
11 El Freijo	20 Cabo de Cruz
12 Noya	21 Bodión
13 Portosín	22 Rianjo

GRUPO DE PUERTOS DE PONTEVEDRA

1 Villanueva de Arosa	8 Rajó
2 Isla de Arosa Norte	9 Combarro
3 Isla de Arosa Sur	10 Aldán
4 Cambados	11 Panjón
5 El Grove	12 Bayona
6 Portonovo	13 La Guardia
7 Sangenjo	

Si antes criticábamos la división administrativa que sigue la Dirección General de Pesca Marítima, no menores son los defectos que presenta la elaborada por la Dirección General de Puertos y Costas. Así, en el Grupo de Puertos de Lugo aparecen los de Figueras, Castropol y Vegadeo, que son

puertos asturianos y no gallegos. Tampoco se ve razón alguna para incluir el puerto de El Barquero en el Grupo de Lugo, cuando dicho puerto pertenece a la provincia de La Coruña. También el hecho de incluir administrativamente en alguno de los llamados puertos mayores a otros de menor entidad, como hemos visto, dificulta grandemente los análisis pesqueros de los puertos considerados individualmente. Incluso a nivel provincial dichos análisis pierden casi todo su valor al no ser posible ponderar la importancia de cada puerto por separado dentro del conjunto provincial.

En los epígrafes que siguen analizaremos las características principales de los cinco puertos gallegos considerados como puertos mayores por la Dirección General de Puertos y Costas del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, para ver a continuación los Grupos de Puertos menores de Lugo, La Coruña y Pontevedra, detallando en ambos casos la pesca desembarcada en cada puerto, las embarcaciones pesqueras, los astilleros y varaderos, así como las fábricas de hielo existentes y otras instalaciones pesqueras, para finalizar haciendo referencia a las principales obras en ejecución o terminadas durante el año 1980.

V.2. Los puertos mayores

V.2.1. Puerto de El Ferrol

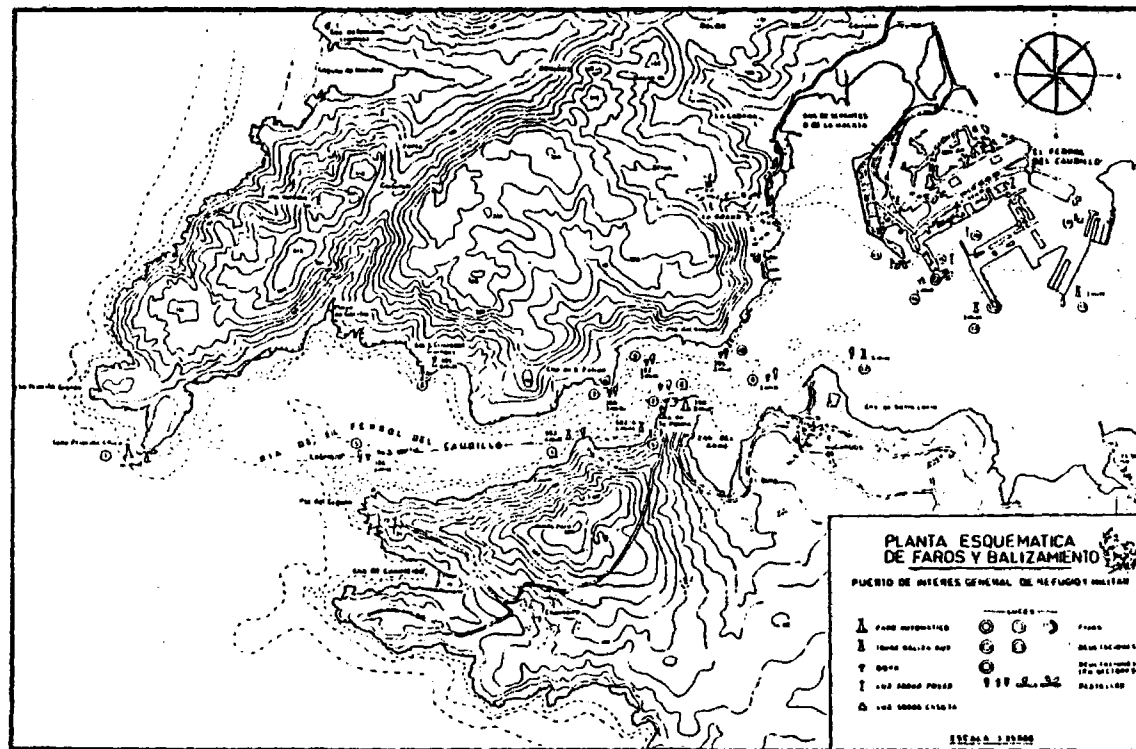
El puerto de El Ferrol, situado en el interior de la ría del mismo nombre, es sin duda el puerto más abrigado del litoral gallego. La angostura de su canal de entrada de 200 m. de ancho era defendida en otros tiempos por los castillos de San Felipe y de La Palma, situados a ambos lados de la ría, siendo su situación estratégica lo que definió a este puerto como una gran Base Naval.

La longitud del canal de entrada se estima en 4 Km., siendo su calado en B.M.V.E.* de 9 m. y la diferencia de cotas de la pleamar y bajamar vivas equinociales de 4,50 m., limitando el calado de los buques que recalán en dicha ría entre los 15 y los 19,5 metros (Cuadro 5.1). La magnitud de los temporales teóricos que pueden afectar a esta ría, se reducen a la formación de olas de una altura máxima de 1,50 m. con longitudes de recorrido de hasta 40 metros.

La posición de la ría está determinada por el faro de Prioriño, de un alcance de 14 millas, y su acceso está señalado por la enfilación de las luces de la punta de San Martín. A todo lo largo de la ría hay montado un complejo sistema de balizamiento a base de boyas, faros y luces, que exigen a los buques entrantes de la ayuda de remolcador. Hay que señalar, sin embargo, la existencia de unos peligrosos bajos en La Palma, que constituyen un notable impedimento para la navegación por el interior de la ría.

* Bajamar viva equinocial.

GRAFICO 5.1a
PLANTA ESQUEMATICA DE FAROS Y BALIZAMIENTO



302 bis.-

CUADRO 5.1

CARACTERISTICAS GENERALES DEL PUERTO DE EL FERROL

SITUACION

Longitud 8º 16' W (Greenwich)

Latitud 43º 28' N

REGIMEN DE VIENTOS

Reinante NW

Dominante NE

MAREAS

Máxima carrera de marea 4,50 m.

Cota de la B.M.V.E. respecto al cero del Puerto . 0,00 m.

Cota de la P.M.V.E. respecto al cero del Puerto . 4,50 m.

ENTRADA-Canal de entrada

Ancho 200 m.

Longitud 4.000 m.

Calado en B.M.V.E. 9 m.

Naturaleza del fondo cascajo y roca.

-Boca de entrada

Orientación SW.

Ancho 1.800 m.

Calado en B.M.V.E. 18 m.

Máxima corriente controlada 4 nudos.

Buques entrantes no precisan remolcador.

FUENTE: Memoria Anual del Puerto del Ferrol, 1980.

La protección natural de la que goza, dota a este puerto de unas superficies abrigadas de gran extensión que, tanto por su capacidad como por la seguridad que brindan, hacen de él uno de los mejores refugios marítimos de toda la Península, no existiendo limitaciones naturales importantes para una posible ampliación del puerto, aunque el emplazamiento del arsenal militar en la zona SE. del mismo obligaría a que su expansión tuviese lugar por la zona opuesta, donde la falta de calado exigiría la realización de considerables obras de dragado.

Así pues, en el interior de la ría podrían realizarse muchas obras que aumentarían notablemente la capacidad de este puerto, aunque siempre con la limitación de calado impuesta por el canal de acceso. Una ampliación en el exterior de la ría, zona en la que los calados aumentan rápidamente, sólo sería posible al abrigo del Cabo Prioriño y exigiría grandes inversiones, porque, en todo caso, sería necesario prolongar artificialmente hacia el Sur dicho abrigo, sin que pudiera obtenerse una dársena abrigada mayor de unas 150 Ha.(2).

Por lo que se refiere a la longitud de sus muelles destinados a la pesca, éstos suman 478 m., si bien las dársenas pesqueras tan sólo ocupan 77 m. con un calado que no sobrepasa los tres metros (Cuadro 5.2).

La gran importancia que la industria naval tiene en el marco de las actividades económicas de El Ferrol ha redundado en la calidad y capacidad de sus instalaciones para mantenimiento y reparación de buques, que le permite figurar, en

305.-

CUADRO 5.2
CARACTERISTICAS DE LOS MUELLES DEL PUERTO DE EL FERROL

DENOMINACION	DESTINO PRINCIPAL	Long. m.	Cal. m.
<u>MUELLES GENERALES</u>			
Exterior Espigón	Productos petrolíferos	262	9
	Graneles sólidos		
	Mercancía general		
Concepción Arenal	Graneles sólidos	180	6
Fernández Ladreda (1-7)	Graneles sólidos	266	9
	Mercancía general		
Fernández Ladreda (7-11)	Productos petrolíferos	120	8
	Mercancía general		
Fernández Ladreda(11-16)	Graneles sólidos	147	8
Fernández Ladreda(16-20)	Graneles sólidos	119	6
<u>MUELLES PESQUEROS</u>			
Muelle pesquero	Pesca	148	3
Espigón-int.- 1º tramo	Pesca	110	3,5
Espigón-int.- 2º tramo	Pesca	220	6,5
<u>MUELLES DE OTROS USOS</u>			
Muelle pasajeros- 1º tr.	Embarcaciones menores	150	2,5
	Tráfico de ría		
Muelle pasajeros- 2º tr.	Pasajeros	70	2,5
Muelles de Curuxeiras	Embarcaciones menores	280	1
Fernández Ladreda(21-23)	Desguaces	85	3/6

306.-

(conclusión)

CARACTERISTICAS DE LOS MUELLES DEL PUERTO DE EL FERROL

DENOMINACION	DESTINO PRINCIPAL	Long. m.	Cal. m.
<u>MUELLES DE OTROS USOS</u>			
Astano	Armamento	1.930	7
	Mercancía general		
Astano	Armamento	500	3/5
Bazán	Armamento	940	8/8,5
Bazán	Armamento	1.650	10/12
	Mercancía general		

FUENTE: MOPU. Dirección General de Puertos y Costas.

este sentido, en uno de los primeros lugares entre los puertos españoles (3). Lo más relevante de estas instalaciones es la existencia de cinco diques secos, el mayor de los cuales, de 230.000 Tm. de capacidad, pertenece a la Empresa Nacional Bazán, en tanto que el segundo, capaz para buques de hasta 80.000 Tm. se encuentra instalado en Perlfo y es propiedad de Astano. El más pequeño, de 10.000 toneladas, se halla al servicio exclusivo de la Marina de Guerra. El Ferrol no tiene diques flotantes pero cuenta con una excelente dotación de astilleros y varaderos cuyas principales características se señalan en el Cuadro 5.3.

CUADRO 5.3

DIQUES, ASTILLEROS Y VARADEROS SITUADOS EN LA RIA DE EL FERROL

DIQUES SECOS

Situación	Propietario	Eslora (m.)	Manga (m.)	Calado re ferido al cero del puerto(m.)	Capacidad (Tm.)
El Ferrol	E.N.Bazán	205,20	31,00	10,99	35.000
id.	id.	330,20	51,00	13,87	230.000
id.	Marina de Guerra	133,40	26,81	10,25	10.000
Perlío-Fene	Astano, S.A.	160,00	26,00	7,50	18.000
id.	id.	250,00	36,00	10,50	80.000

Manga en el coronamiento.

ASTILLEROS

Situación	Propietario	Número de gradas	Anchura de las gradas(m.)	Longitud de las gradas(m.)
El Ferrol	E.N.Bazán	1	33	201
id.	id.	1	43	230
id.	id.	1	53	320
Perlío-Fene	Astano, S.A.	1	58	336
id.	id.	1	49	336
id.	id.	2	22	120
id.	id.	1	22	135

308.-

(Conclusión)

VARADEROS

Situación	Núm. de rampas iguales	Long. de la rampa (m.)	Anchura (m.)	Pendiente %	Calado en el extremo (m.)	Máx. Tm. del buque admisible
La Graña	1	150	28	5 %	4	300
					8.M.V.E.	400
						500
id.	1	150	2,60	6 %	4,87	500
	1	125	2,60	6 %	8.M.V.E.	200

Propiedad de particulares.

FUENTE: Memoria Anual del Puerto del Ferrol. 1980.

En cuanto a las comunicaciones interiores y accesos terrestres del puerto de El Ferrol, puede decirse que la entrada principal a la zona portuaria se realiza por el acceso Sur a partir de la carretera de circunvalación CL-120, mediante un tramo de doble calzada pavimentado de adoquín sobre base de hormigón. Este acceso principal se desdobra en dos ramales que enlazan con la red de comunicaciones interiores y las distintas líneas de atraque del puerto.

El primero de ellos enlaza con la denominada calle principal que discurre paralela al muelle de Fernández Ladreda por la parte interior de la zona de servicio y cuya calzada tiene una anchura de siete metros. De esta vía y perpendicularmente a ella parten seis calles que posibilitan el acceso a la zona de depósitos y al muelle citado. El segundo ramal

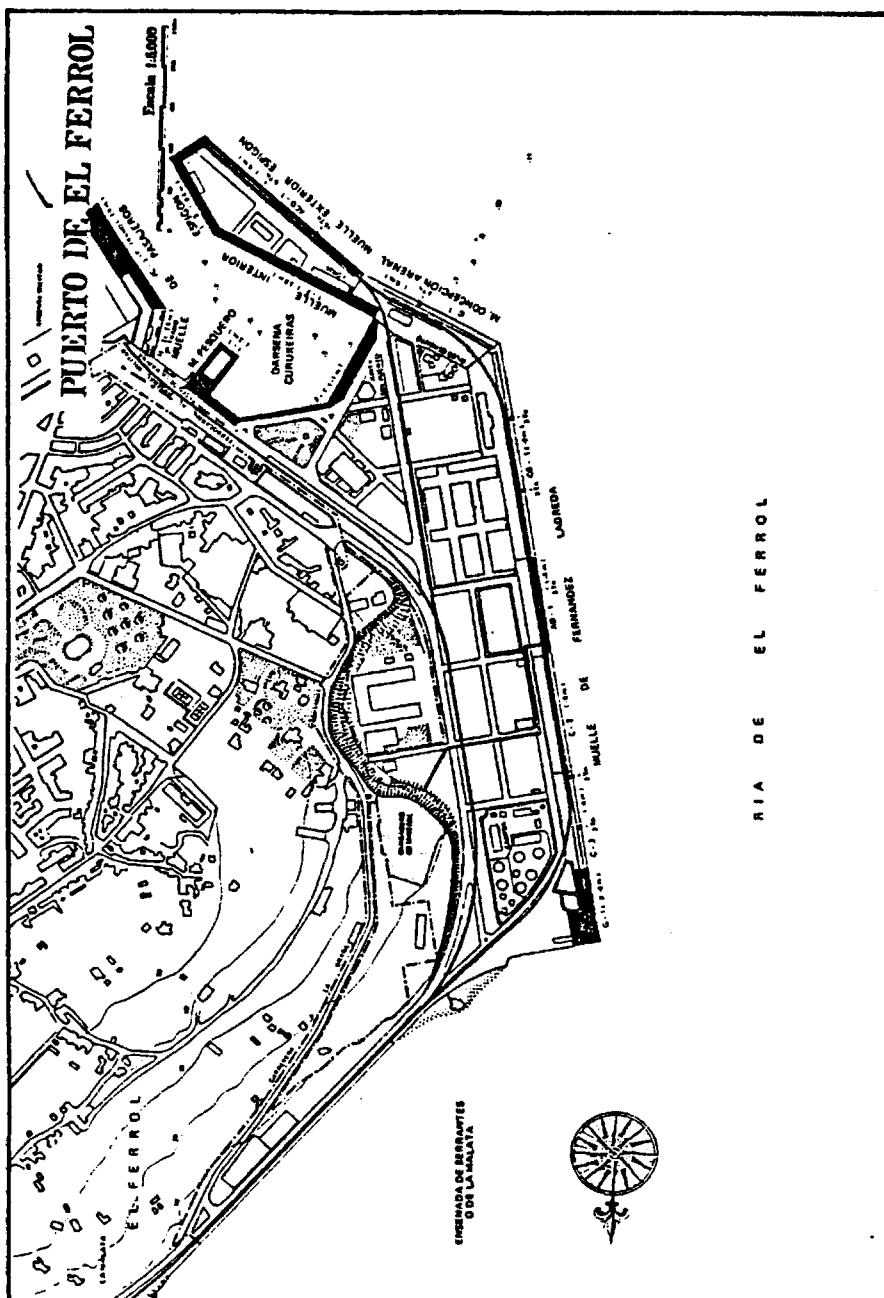
conduce a los muelles de Concepción Arenal y del Espigón de la Dársena.

El acceso de la RENFE al puerto, que se efectúa por la parte Norte de la zona de servicio, se desdobla a su entrada en la misma también en dos ramales. El primero de ellos bordea el cantil del muelle de Fernández Ladreda, atraviesa posteriormente el de Concepción Arenal para finalmente bordear el atraque exterior del Espigón de la Dársena hasta el teste ro de este último. El segundo ramal, paralelo en su primer tramo a la calle principal de la zona de servicio y contiguo a ella, se dirige al Arsenal Militar y de él parte un desvío que se une con el ramal citado en primer lugar en el arranque del Espigón de la Dársena (Gráfico 5.1).

La relación del puerto con su hinterland se realiza a través de los accesos situados en los extremos Norte y Sur de la zona portuaria. El acceso Norte enlaza con la carretera C-646 de El Ferrol a Cedeira y Vivero, y por parte de la de circunvalación de la ciudad con la N-VI de Madrid a La Coruña y El Ferrol. El acceso Sur enlaza, mediante la carretera de circunvalación CL-120 dependiente de la Jefatura Provincial de Carreteras, con la N-VI antes citada y la C-641 a Lugo por Puentes de García Rodríguez y Villalba.

Por ferrocarril existe una vía sencilla de ancho normal, de RENFE, que une la Estación con el Puerto y el Arsenal Militar. A su vez El Ferrol está enlazado con el resto del país por el ramal de ferrocarril Ferrol-Betanzos, que enlaza con la línea Madrid-La Coruña por León y Lugo. El ferrocarril de

GRAFICO 5.1



la costa Ferrol-Gijón, de vía estrecha (FEVE), no tiene comunicación con la zona portuaria (4).

CUADRO 5.4
ALMACENES FRIGORIFICOS, FABRICAS DE HIELO E INSTALACIONES
PESQUERAS DE EL FERROL

<u>ALMACENES FRIGORIFICOS Y FABRICAS DE HIELO</u>			
Situación	Propietario	Capacidad de almacenamiento (m. ³)	Capacidad de producción (Tns/día)
Muelle de Curuxeiras	Frigorífica Ferrolana	200	40

<u>INSTALACIONES PESQUERAS</u>			
Clase de instalación	Situación	Propietario	Superficie (m. ²)
Lonja	Muelle Concepción Arenal	Junta del Puerto	530
Casetas pertrechos de pesca	Muelle Espigón	id.	608
Casetas para industrias de pesca	Muelle Concepción Arenal	id.	287

FUENTE: Memoria Anual del Puerto del Ferrol. 1980.

Como puede observarse en el Cuadro 5.4, las instalaciones pesqueras del puerto ferrolano apenas tienen relieve, ya que tan sólo son 1.425 m.² la superficie repartida entre la lonja y las casetas para industrias y pertrechos de pesca, todas ellas pertenecientes a la Junta del Puerto. En el muelle de Curuxeiras se encuentra instalada una pequeña fábrica de hialo con una reducida capacidad de producción: 40 Tm/día.

Las embarcaciones de pesca matriculadas al 31 de diciembre de 1980 arrojaban un total de 238 unidades, de las cuales sólo 20 eran de altura, siendo el tonelaje total de 4.662 TRB. Los barcos con base en puerto alcanzaban en esa misma fecha la exigua cifra de 87 unidades, siendo casi en su totalidad embarcaciones de bajura (Cuadro 5.5).

No se puede decir que el puerto de El Ferrol sea un puerto de los más importantes por lo que a pesca se refiere. Más aún, el volumen de pesca alcanzado en la década de los setenta, va decreciendo paulatinamente según nos indica el siguiente cuadro con cifras obtenidas de las propias Memorias del Puerto de El Ferrol:

Año	Tm.	Año	Tm.
1.971	8.348	1.976	1.444
1.972	5.403	1.977	1.404
1.973	2.366	1.978	1.678
1.974	1.852	1.979	2.296
1.975	1.936	1.980	1.925

313.-

CUADRO 5.5
EMBARCACIONES DE PESCA Y PESCA DESEMBARCADA EN EL PUERTO DE
EL FERROL

<u>EMBARCACIONES DE PESCA</u>			
Embarcaciones	Total	Altura	Bajura
Matriculadas en 31 de diciembre			
Núm.	238	20	218
TRB	4.662	3.130	1.532
Con base en el puerto			
Núm.	87	3	84
TRB	693	511	182

<u>PESCA CAPTURADA</u>		
Clase de pesca	Peso(Kgs.)	Valor en 1ª venta (Ptas.)
Pesca fresca:		
Moluscos	-	-
Crustáceos	5.933	2.593.340
Peces	1.919.067	135.116.715
Total pesca fresca	1.925.000	137.710.091

FUENTE: Memoria Anual del Puerto del Ferrol. 1980.

314.-

Las cifras dadas por la Dirección General de Pesca aún son más bajas:

Año	1.976	1.977	1.978	1.979
Tm.	335	392	795	504

y eso que toma a El Ferrol como Distrito Pesquero, lo que equivale a decir que en estas cifras van englobadas también las capturas de los puertos de Ares, Barallobre, Mugarbos, Puente deume y Redes.

El Cuadro 5.6 nos muestra las principales obras en ejecución o terminadas en 1980 en el puerto de El Ferrol. En un próximo futuro se espera poder comenzar la construcción del nuevo muelle de 250 metros de longitud y 11 metros de calado, para productos siderúrgicos. Asimismo, y teniendo en cuenta el derribo que se hará de los almacenes antiguos, se proyecta la construcción de unos nuevos que permitirán almacenar todo tipo de mercancías. También, y para el buen funcionamiento y explotación de la explanada resultante, en la que puedan trabajar debidamente las nuevas grúas adquiridas recientemente, se procederá a la demolición del antiguo edificio de PYSBE, en todo el frente del cantil del muelle y en una profundidad de 25 metros.

Finalizaremos diciendo que asimismo está previsto el ensanche y mejora de firmes y un proyecto para renovar, en su totalidad, el alumbrado general del puerto.

315.-

CUADRO 5.6
PRINCIPALES OBRAS EN EJECUCION O TERMINADAS EN EL AÑO 1980
PUERTO DE EL FERROL

Nombre de la obra	Presupuesto aprobado líquido(Pts.)	Situación
- Adquisición de 4 grúas de pórtico de 12 Tons.	104.800.000	En ejecución
- Ampliación de la subestación transformadora, red eléctrica y cajas de toma para servicio de grúas de 12 Tm.	8.808.200	Terminada
- Explanación, pavimentación e instalación de servicios en la explanada, entre calles 3, 4, 5, y principal	20.427.376	En ejecución
- Pavimentación de la entrevía de grúas y accesos en el muelle Fernández Ladreda	9.149.304	Terminada
- Pavimentación de la entrevía de grúas y accesos en los muelles Espigón y Concepción Arenal	13.447.976	Terminada
- Ramal de desvío para intercambio de grúas de 6 y 12 Tons.	4.950.000	Terminada
- Construcción de vías para grúas de 12 Tm., para servir a dos atraques (Espigón y Fernández Ladreda)	6.603.956	Terminada
- Construcción de vías para grúas de 12 Tm., tramo de enlace entre los muelles Espigón y Fernández Ladreda	3.849.986	Terminada

FUENTE: Memoria Anual del Puerto del Ferrol. 1980.

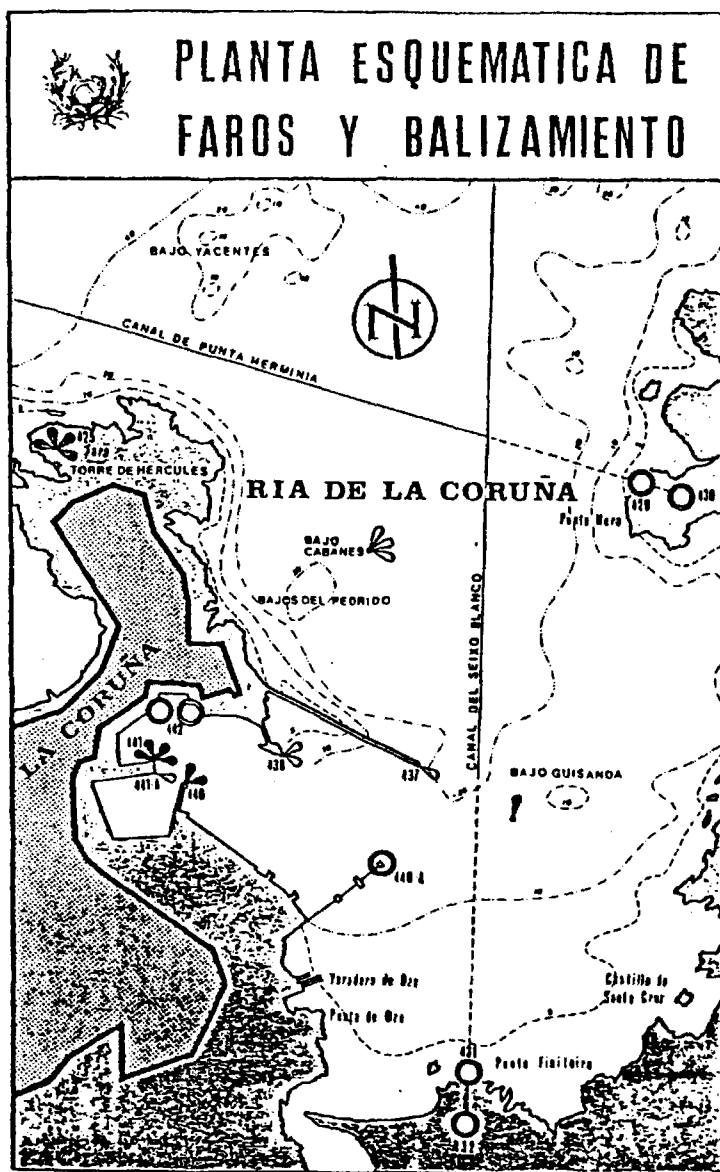
V.2.2. Puerto de La Coruña

El puerto de La Coruña está emplazado en el costado oriental del pequeño istmo sobre el que se asienta la ciudad de La Coruña, en la ría del mismo nombre formada por la desembocadura de los ríos Mero y Valiñas. Pese a la protección natural que se deriva de este emplazamiento, los temporales teóricos calculados en él tienen mayor intensidad que en los restantes puertos gallegos, estimándose las alturas máximas de ola en 8,97 metros.

Existen dos canales de entrada al puerto: el de punta Herminia, orientado al Oeste, está determinado por la enfilación de las luces de punta Mera, en tanto que el de Seijo Blanco, orientado al N.-NE., lo está por las de punta Fiaiteira (Gráfico 5.2). La boca de entrada, orientada al Norte, tiene un calado de 21 metros en B.M.V.E. y una anchura de 800 m. (Cuadro 5.7).

Las ampliaciones potenciales del puerto, a partir de su emplazamiento actual, están limitadas en la zona Sur por la desembocadura de los ríos anteriormente citados, en tanto que en la zona Norte sería necesaria la construcción de un nuevo dique de abrigo que protegiese las instalaciones. La dotación de muelles de este puerto es buena, tanto por lo que se refiere a su longitud total de líneas de atraque, como a sus calados que alcanzan los diez metros en una extensión superior a 1 Km., sin contar los pantalanes de atraques especiales, donde el calado puede llegar hasta los 17 metros

GRAFICO 5.2



318.-

CUADRO 5.7

CARACTERISTICAS GENERALES DEL PUERTO DE LA CORUÑA

SITUACION

Longitud 8º 22' (Greenwich)

Latitud 43º 22'

REGIMEN DE VIENTOS

Reinante NE.

Dominante S.

MAREAS

Máxima carrera de marea 4,50 m.

Cota de la B.M.V.E. respecto al cero del puerto + 0,05 m.

Cota de la P.M.V.E. respecto al cero del puerto + 4,55 m.

ENTRADA

- Canales de entrada	Del Este	Del Oeste
Ancho	320 m.	600 m.
Longitud	4.150 m.	2.500 m.
Calado en B.M.V.E. . .	19 m.	22 m.
Naturaleza del fondo .	Arena y piedra	Arena y piedra

- Boca de entrada

Orientación	Norte
Ancho	800 m.
Calado en B.M.V.E. . .	21 m.
Máxima corriente controlada	0 nudos.
Buques entrantes no precisan remolcador.	

FUENTE: Memoria Anual del Puerto de La Coruña. 1980.

CUADRO 5.8

CARACTERISTICAS DE LOS MUELLES DEL PUERTO DE LA CORUÑA

DENOMINACION	DESTINO PRINCIPAL	Long. m.	Cal. m.
<u>MUELLES GENERALES</u>			
Méndez Núñez	Mercancía general	275	8
	Pasajeros		
De la Batería	Mercancía general	210	8
	Graneles sólidos		
Calvo Sotelo Norte	Mercancía general	220	10
	Graneles sólidos		
Calvo Sotelo Testero	Mercancía general	100	10
Calvo Sotelo Sur, cabeza	Mercancía general	230	10
	Graneles sólidos		
	Pesca congelada		
Calvo Sotelo Sur, arranque	Graneles sólidos	170	10
	Graneles líquidos		
San Diego (bolardos 15 al 26)	Graneles sólidos	300	10
	Mercancía general		
San Diego (bolardos 1 al 15)	Graneles líquidos	350	10
<u>ATRAQUES ESPECIALES</u>			
Pantalán 1	Productos petrolíferos	250	12,5
Pantalán 2	Productos petrolíferos	260	13
Pantalán 3, atraque Norte	Productos petrolíferos	340	17
Pantalán 3, atraque Sur	Productos petrolíferos	310	15,5

320.-

(conclusión)

CARACTERISTICAS DE LOS MUELLES DEL PUERTO DE LA CORUÑA

DENOMINACION	DESTINO PRINCIPAL	Long. m.	Cal. m.
<u>MUELLES PESQUEROS</u>			
Linares Rivas	Pesca	470	8
	Bacalao verde		
De la Palloza	Pesca	375	6/8
Del Este	Pesca	365	6
<u>MUELLES DE OTROS USOS</u>			
Atraque de las duinas	Zona deportiva		2
Espigón Este-Dársena Marina Constrc.y rep. de buques		200	4,4
Almirante Vierna	Buques inactivos	150	6

FUENTE: MOPU. Dirección General de Puertos y Costas.

aptos para la descarga de crudos de petróleo y carga de productos refinados. Los muelles pesqueros ocupan una extensión de 1.210 metros de líneas de atraque, repartidos entre las dársenas de Linares Rivas, del Este y La Palloza (Cuadro 5.8).

La Coruña carece de astilleros y de diques - tanto secos como flotantes - contando, sin embargo, con siete varaderos que suman entre todos un total de quince rampas con capacidad para buques que oscilan entre las 250 y las 3.000 toneladas (Cuadro 5.9).

CUADRO 5.9
VARADEROS. PUERTO DE LA CORUÑA

Situación	Núm. de rampas iguales	Long. de la rampa (m.)	Anchura (m.)	Pendiente	Calado en el extremo (m.)	Máx. Tm. del buque admisible
Parrote	4	103,5	6,20	0,077	- 3,10	250
id.	1	189,0	16,00	0,045	- 4,20	800
id.	2	100,5	5,00	0,077	- 2,85	400
Oza	2	125,0	12,00	0,080	- 1,90	600
id.	2	251,0	20,00	0,045	- 3,20	3.000
id.	1	250,0	20,00	0,050	- 4,40	3.000
id.	3	165,0	15,00	0,080	- 4,00	500

FUENTE: Memoria Anual del Puerto de La Coruña. 1980.

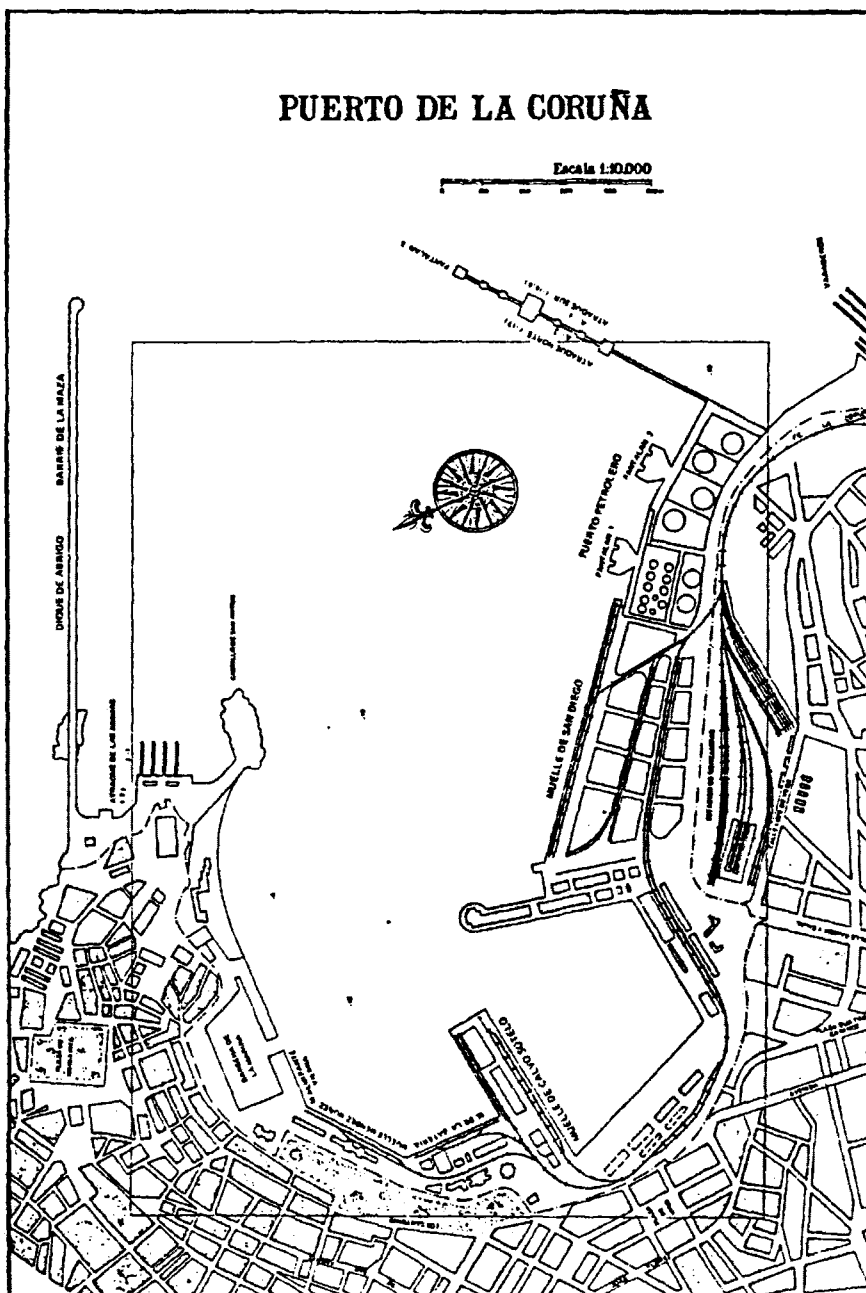
Desarrollándose el puerto linealmente a lo largo de la costa, en la zona correspondiente a la ciudad de La Coruña, está recorrido todo él por una carretera que, arrancando de las puertas de la dársena de la Marina, pasa por la parte posterior de los muelles de Méndez Núñez, Batería, arranque del muelle de Calvo Sotelo, Linares Rivas, La Palloza y San Diego. Su longitud total es de 2.400 metros y su ancho con un promedio de 10,50 m., salvo en algunas zonas en que su anchura es mayor. De esta carretera longitudinal parten ramales hasta los distintos muelles, siendo los firmes, en su mayor parte, de adoquín que se va sustituyendo por pavimentos asfálticos o de hormigón.

El enlace de las vías del puerto con la RENFE se efectúa por el extremo SE. del puerto, en la zona del muelle de San Diego, en la que hay un haz de cuatro vías para una primera clasificación del material. Desde este haz parten las vías que, cruzando el muelle pesquero, sirven para la carga de pescado en vagones frigoríficos, continuando para dar servicio a los muelles de Calvo Sotelo Norte y Sur, Batería y Méndez Núñez (Gráfico 5.3). Todos estos muelles, así como el de San Diego, llevan dos vías junto al cantil con sus correspondientes cambios, siendo la longitud total de vías instaladas en el puerto de 9.275 metros, todas ellas de ancho normal.

El puerto de La Coruña se relaciona con su hinterland mediante una carretera, perteneciente en parte al puerto y el resto a los Servicios de Obras Públicas, que discurre por el exterior del cierre portuario, en su zona comercial y pesquera, pero que está incorporada al tráfico urbano normal. La carretera interior del puerto se comunica con esta exterior por las puertas de la Dársena, Plaza de Orense y Palloza y, una vez en ella y a través de las calles y accesos de la ciudad, se enlaza con las carreteras nacionales N-VI y N-550 y la comarcal C-552, uniéndose así con toda Galicia y resto de la Península.

Dada la importancia que para La Coruña representa el puerto petrolero, se ha terminado en 1978 la carretera de acceso a dicho puerto que arrenca de la Avenida del Ejército con una anchura de 30 metros hasta su entronque de entrada al muelle de San Diego, continuando hasta el terminal petrog

GRAFICO 5.3



lero con anchos de hasta veinte metros, incluso aceras, siguiendo hasta la zona de los varaderos de Oza, donde termina con una longitud total de 1.914 metros, incluido el entronque de San Diego, con lo que se alcanza el extremo SE. de la zona de servicio. El puerto petrolero está enlazado además por un oleoducto de 6.300 metros de longitud, compuesto de doce tubos para crudos y productos derivados. De este oleoducto arranca un ramal para el servicio de CAMPSA de los productos destinados a su factoría portuaria para el suministro a buques, tanto mercantes como pesqueros.

Por ferrocarril, la red interior del puerto se enlaza directamente con la nueva estación de mercancías de la RENFE, de la que parten las líneas a Madrid por Lugo, León y Palencia, y la de Madrid por Santiago, Orense y Zamora. Queda así también enlazada por la primera, con El Ferrol, y por la segunda con Vigo y Portugal, siendo todas las comunicaciones ferroviarias con vía de ancho normal (5).

Las instalaciones pesqueras situadas en los muelles de La Palloza, Linares Rivas, del Este y San Diego, abarcan desde secaderos de redes hasta instalaciones para descarga y venta de pescado (Lonjas). Los servicios más extensos son los destinados a los armadores, en el muelle Linares Rivas, que ocupan una superficie de 8.617 m².

La mayor capacidad de almacenamiento de hielo corresponde a la fábrica ubicada en el muelle del Este con 25.000 m³, estando también situada en este mismo muelle la de mayor capacidad de producción, con 390 Tm./día (Cuadro 5.10).

325.-

CUADRO 5.10
ALMACENES FRIGORIFICOS, FABRICAS DE HIELO E INSTALACIONES
PESQUERAS DE LA CORUÑA

<u>ALMACENES FRIGORIFICOS Y FABRICAS DE HIELO</u>			
Situación	Propietario	Capacidad de almace namiento (m. ³)	Capacidad de produc ción (Tns/día)
Muelle del Este	Cía. Frigorífica, S.A.	17.000	390
Muelle de San Diego	Industrias del Atlán- tico, S.A.	8.000	
Muelle del Este	COALSA	25.000	80

<u>INSTALACIONES PESQUERAS</u>			
Clase de instalación	Situación	Propietario	Superficie (m. ²)
<u>LONJA</u>			
Descarga y venta de pescado	La Palloza	Junta del Puerto	2.000
Descarga y venta de pescado	id.	id.	970
Descarga y venta de pescado	id.	id.	1.500
<u>PREPARACION Y ENVASE DE PESCADO</u>			
Departamento de exportadores	La Palloza	Junta del Puerto	3.450

326.-

(Conclusión)

INSTALACIONES PESQUERAS

<u>Clase de instalación</u>	<u>Situación</u>	<u>Propietario</u>	<u>Superficie (m.²)</u>
<u>CASSETAS PARA INDUS-</u>			
<u>TRIAS DE PESCA</u>			
Departamentos de Armadores	La Palloza	Junta del Puerto	2.200
Departamentos de Armadores	Muelle Linares Rivas	id.	8.617
Edificios provisionales:			
Primer Grupo	Muelle del Este	id.	630
Segundo Grupo	id.	id.	630
Tercer Grupo	id.	id.	432
Casetas antiguas para la industria de pesca	La Palloza	Varios	
<u>SECADEROS DE REDES</u>			
Parcela con cerramiento	Muelle de San Diego	Junta del Puerto	4.898
Parcela abierta	Muelle Linares Rivas	id.	5.377

FUENTE: Memoria Anual del Puerto de La Coruña. 1980.

327.-

CUADRO 5.11
EMBARCACIONES DE PESCA Y PESCA DESEMBARCADA EN EL PUERTO DE
LA CORUÑA

<u>EMBARCACIONES DE PESCA</u>			
Embarcaciones	Total	Altura	Bajura
Matriculadas en 31 de diciembre			
Núm.	1.874	288	1.586
TRB	59.794	56.700	3.094
Con base en el puerto			
Núm.	318	213	105
TRB	70.377	68.249	2.128

<u>PESCA CAPTURADA</u>		
Clase de pesca	Peso (Kgs.)	Valor en 1ª venta (Ptas.)
Pesca fresca:		
Moluscos	1.621.403	95.217.489
Crustáceos	3.565.478	1.032.210.448
Peces	71.675.759	7.335.109.459
<u>Total pesca fresca</u>	<u>76.862.640</u>	<u>8.462.537.396</u>
Bacalao verde	8.127.022	650.163.360
Pesca congelada	23.962.432	3.115.116.160
<u>TOTAL PESCA</u>	<u>108.952.094</u>	<u>12.227.816.916</u>

FUENTE: Memoria Anual del Puerto de La Coruña. 1980.

CUADRO 5.11a
DISTRIBUCION POR MESES DE LA PESCA FRESCA DESCARGADA EN EL MUELLE
DE LA PALLOZA

AÑO 1980 MESES	MOLUSCOS		CRUSTACEOS		PECES		TOTALES	
	Kgs.	Pesetas	Kgs.	Pesetas	Kgs.	Pesetas	Kgs.	Pesetas
ENERO	107.135	8.742.096	258.954	78.012.017	4.589.585	489.333.340	4.955.674	556.087.453
FEBRERO	153.800	11.007.935	171.596	58.338.266	5.855.000	535.357.624	6.180.396	604.701.825
MARZO	182.328	11.791.616	134.519	51.827.145	6.781.544	626.749.352	7.098.391	690.368.113
ABRIL	188.213	10.056.384	135.359	58.789.085	7.071.377	641.668.977	7.394.949	710.514.446
MAYO	196.898	8.909.567	278.735	81.243.231	6.206.293	596.582.900	6.681.926	686.735.698
JUNIO	220.365	10.568.801	526.260	111.226.505	5.955.500	609.280.665	6.702.125	731.075.971
JULIO	86.034	5.141.234	569.529	123.874.404	6.922.289	692.404.377	7.577.852	821.420.015
AGOSTO	75.758	2.826.811	404.078	119.092.829	5.149.661	595.394.457	5.829.497	717.314.097
SEPTIEMBRE	72.860	3.524.343	231.769	81.698.287	5.521.051	638.695.491	5.825.680	723.918.121
OCTUBRE	74.073	5.298.683	201.876	58.057.374	4.468.499	481.593.115	4.744.448	542.949.172
NOVIEMBRE	130.464	8.038.494	320.070	78.980.013	6.370.732	632.685.326	6.821.266	719.703.833
DICIEMBRE	133.475	9.311.525	332.733	133.073.292	6.784.228	815.383.836	7.250.438	957.748.652
TOTALES	1.621.403	95.217.489	3.565.478	1.032.210.448	71.675.759	7.335.109.459	78.882.640	8.462.537.396

FUENTE: Memoria Anual del Puerto de La Coruña. 1980.

Los barcos de pesca matriculados en el puerto de La Coruña al 31 de diciembre de 1980, arrojaban un total de 1.874 unidades, de las cuales 288 eran de altura. Con base en el puerto, en esa misma fecha, había un total de 318 embarcaciones, siendo 213 las unidades de altura que alcanzaban un tonelaje de 68.249 TRB.

Las capturas realizadas en ese mismo año, incluyendo la pesca congelada y el bacalao verde, contabilizaron 108.952 toneladas, de las cuales 76.862 Tm. de pesca fresca se descargaron en el muelle de La Palloza alcanzando en primera venta un valor de 8.462.537.396 pesetas (Cuadro 5.11).

En cuanto a las principales obras realizadas en el puerto coruñés, el Cuadro 5.12 nos muestra las que se han finalizado - o bien se encuentran en ejecución - durante el año 1980. Cabe señalar que a finales de 1978 se iniciaron las del nuevo muelle del Centenario, adjudicándose en más de mil millones de pesetas. Dicho muelle será el primero de España capaz para recibir buques de hasta ciento cincuenta mil toneladas, situando así al puerto de La Coruña como uno de los más importantes de la cornisa atlántica europea comprendida entre Brest y Gibraltar. Sobre este muelle, en principio, rotarán ocho grúas de pórtico de 16 Tm. y 35 metros de alcance, que se supone serán las mayores del país.

329.-

CUADRO 5.12
PRINCIPALES OBRAS EN EJECUCION O TERMINADAS EN EL AÑO 1980
PUERTO DE LA CORUÑA

Nombre de la obra	Presupuesto aprobado liquidado(Pts.)	Situación
- Nuevo muelle de San Diego. Muelle del Centenario	1.156.168.776	En ejecución
- Edificios destinados a la pesca (5ª fase)	76.404.350	En ejecución
- Reparación de vías en el tramo final del muelle de Calvo Sotelo Sur	8.924.450	Terminada
- Adquisición de dos grúas de pórtico de 6 Tm. para el muelle de San Diego	47.901.162	En ejecución
- Edificios para vestuarios del personal de la Junta en el muelle de San Diego	4.525.000	En ejecución
- Alumbrado del acceso al muelle de San Diego, en la carretera del puerto petrolero	2.966.435	Terminada
- Adquisición y montaje de proyectores eléctricos en la zona de manipulación del muelle de San Diego	2.243.000	Terminada

FUENTE: Memoria Anual del Puerto de La Coruña. 1980.

V.2.3. Puerto de Villagarcía de Arosa

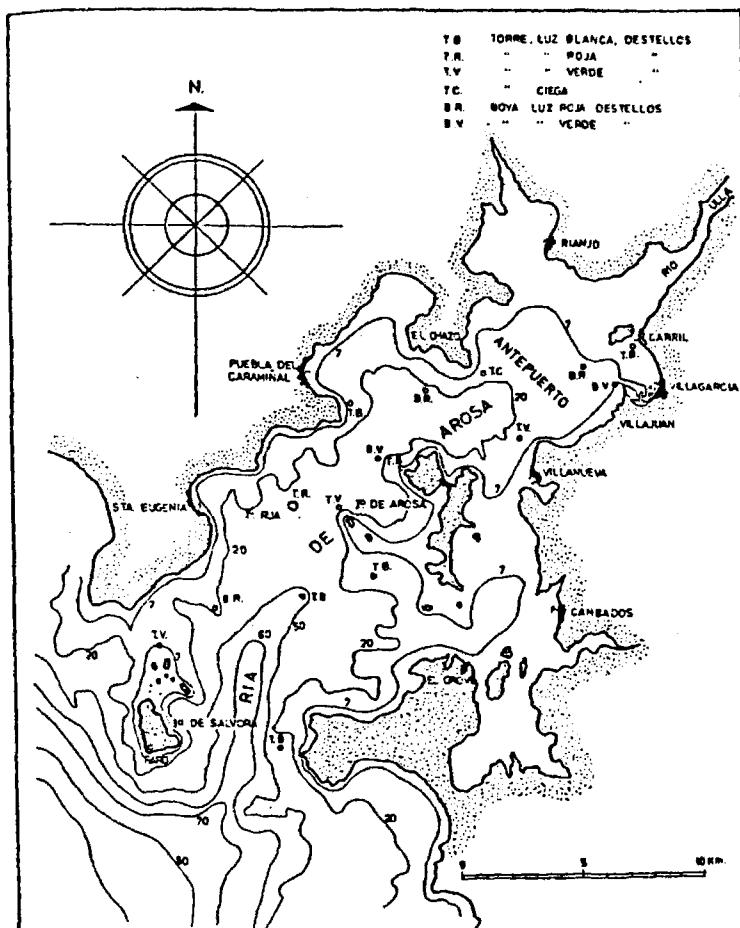
El puerto de Villagarcía, ubicado en el interior de la ría de Arosa, tiene unas buenas condiciones de acceso y abrigo, situándose en el centro de la costa atlántica gallega a la desembocadura del río Ulla. El canal de entrada al puerto se extiende a lo largo de 20 Km. con anchuras que superan siempre los 1.500 metros y un calado igualmente excepcional que no baja nunca de los 20 m. en B.M.V.E. La boca de entrada, de orientación Sur, tiene tres kilómetros de ancho con un calado medio en B.M.V.E. de 50 metros (Cuadro 5.13).

Los temporales teóricos de formación exterior se amortiguan dentro de la ría, llegando a las aguas del puerto con características inferiores a las del temporal interior formado en punta Cabío, denominado de travesía, no habiéndose observado olas superiores a 1,20 metros de altura.

La estratégica situación del puerto de Villagarcía, junto con las inmejorables características internas de la ría de Arosa, permiten considerarlo como una de las más importantes reservas portuarias del país. Sin embargo, cualquier ampliación de las actuales instalaciones portuarias habría de serlo en zonas de escaso calado, por lo que esas posibilidades no pueden ser tomadas muy en consideración, sobre todo existiendo tan cercanas las extraordinarias condiciones de la propia ría de Arosa.

El complejo de muelles (Cuadro 5.14) se extiende a lo largo de más de dos kilómetros, con calados que oscilan entre

GRAFICO 5.4

PLANTA ESQUEMATICA DE FAROS Y BALIZAMIENTO

CUADRO 5.13

CARACTERISTICAS GENERALES DEL PUERTO DE VILLAGARCIA DE AROSA

SITUACION

Longitud 8º 46' W (Greenwich)

Latitud 42º 36' N

REGIMEN DE VIENTOS

Reinante N. y SW.

Dominante N., UNW. y SW.

MAREAS

Máxima carrera de marea 4,00 m.

Cota de la B.M.V.E. respecto al cero del puerto . 0,00 m.

Cota de la P.M.V.E. respecto al cero del puerto . 4,10 m.

ENTRADA-Canal de entrada (Datos de la Ría de Arosa)

Anchura mínima 1.500 m.

Longitud 20.000 m.

Calado en B.M.V.E. (mínimo) 20 m.

Naturaleza del fondo fango.

-Boca de entrada (Datos de la Ría de Arosa)

Orientación S.

Ancho 3.000 m.

Calado medio en B.M.V.E. 50 m.

Máxima corriente controlada 1 nudo.

FUENTE: Memoria Anual del Puerto de Villagarcía. 1980.

333.-

CUADRO 5.14

CARACTERISTICAS DE LOS MUELLES DEL PUERTO DE VILLAGARCIA DE AROSA

DENOMINACION	DESTINO PRINCIPAL	Long. m.	Cal. m.
<u>MUELLES GENERALES</u>			
Comercial Oeste-2º tramo	Graneles líquidos	243	7
	Graneles sólidos		
	Mercancía general		
Comercial Norte	Mercancía general	80	7
Comercial Este-2º tramo	Mercancía general	236	7
	Pesca congelada y		
	bacalao verde		
Pasajeros	Pasajeros	280	4,3
Del Ramal-1º tramo	Mercancía general	115	4,3
Del Ramal-2º tramo	Graneles sólidos	135	7
<u>MUELLES DE OTROS USOS</u>			
Ferrazo	Embarcaciones menores	140	2
Enlace-Comercial Oeste	Embarcaciones menores	270	2
Comercial Oeste-1º tramo	Embarcaciones menores	57	3
Comercial Este-1º tramo	Embarcaciones menores	64	3
Enlace-Comercial Este	Embarcaciones menores	240	2
Pasajeros-arranque Oeste	Embarcaciones menores	30	4,3
Pasajeros-interior Este	Embarcaciones menores	140	4,3
<u>MUELLES PESQUEROS</u>			
Villajuan	Pesca	120	0/1
Carril	Pesca	175	2

334.-

(conclusión)

CARACTERISTICAS DE LOS MUELLES DEL PUERTO DE VILLAGARCIA DE AROSA

DENOMINACION	DESTINO PRINCIPAL	Long. m.	Cal. m.
<u>MUELLES DE OTROS USOS</u>			
Puentecasures	Tráfico local	395	4

FUENTE: Dirección General de Puertos y Costas.

los 2 y los 7 metros de profundidad, por lo que respecta al puerto de Villagarcía, y de 0 m. a 2 m. en los de Carril y Villajuán, cuyos muelles son los destinados a pesca fresca, sumando entre los dos una longitud de 295 metros de líneas de atraque.

Las comunicaciones interiores del sector portuario comprendido entre el muelle del Ramal y punta Preguntoiro está circunvalado por una carretera que define el límite de la zona de servicio del puerto entre los puntos citados. A ella entroncan los accesos terrestres de unión con el hinterland y de ella parten una serie de carreteras de acceso a los diversos muelles y zonas de servicio que, junto con las de conexión y maniobra, constituyen la red viaria interior.

La carretera de circunvalación entre el muelle del Ramal y punta Preguntoiro tiene una longitud de unos 4.200 metros y el conjunto de la red viaria supone otros 2.100 m. La casi totalidad de estos viales está constituida por una

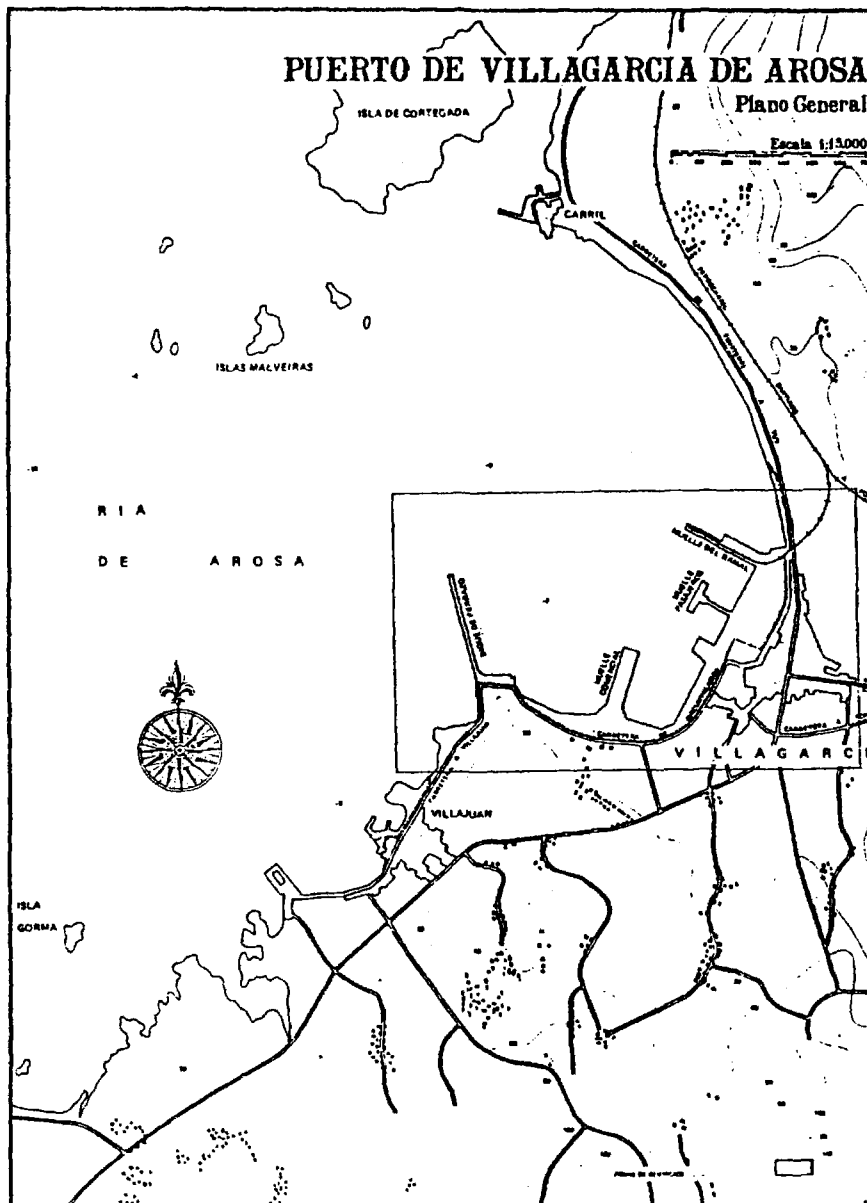
calzada de dos carriles con un ancho de seis metros y arcenes o aceras de anchura variable. La red interior ferroviaria se limita exclusivamente a las vías tipo RENFE de servicio del muelle del Ramal, sencilla en el arranque y doble a lo largo de la línea de atraque, con una longitud de 550 metros aproximadamente.

El puerto de Villagarcía se comunica con su hinterland mediante la carretera C-550 de Finisterre a Tuy por la costa, en el tramo Villagarcía-Puentecesures y mediante la N-550 entre Puentecesures y Santiago de Compostela, centro de su comarca de influencia, con un recorrido total de unos 45 kilómetros y sección de dos carriles en no muy buen estado. Con Orense el recorrido total es de unos 130 kilómetros, comprendiendo tramos de las carreteras N-550 y N-541. A partir de Orense y Santiago, el puerto de Villagarcía queda conectado con el resto del país a través de la red nacional de carreteras.

Por ferrocarril, Villagarcía está unida con el resto de España a través de Santiago con la línea Zamora-La Coruña y por Pontevedra y Redondela con la línea Vigo-Madrid. El puerto está ligado con la red nacional mediante un ramal desde la estación de Villagarcía, con un recorrido de unos 500 metros (6).

Villagarcía no cuenta con ningún varadero, siendo además sus instalaciones pesqueras muy escasas para un puerto que es cabeza de provincia marítima y tiene la consideración de uno de los cinco grandes puertos de Galicia. Una

GRAFICO 5.5



337.-

CUADRO 5.15
ALMACENES FRIGORIFICOS, FABRICAS DE HIELO E INSTALACIONES
PESQUERAS DE VILLAGARCIA DE AROSA

<u>ALMACENES FRIGORIFICOS Y FABRICAS DE HIELO</u>			
Situación	Propietario	Capacidad de almace namiento (m. ³)	Capacidad de produc ción (Tne/día)
Muelle de Ferrazo	Frigesa	7.000	20 (hielo en escamas)

<u>INSTALACIONES PESQUERAS</u>			
Clase de instalación	Situación	Propietario	Superficie (m. ²)
Lonja	Villajuán	Cofradía de Pescado- res	303

FUENTE: Memoria Anual del Puerto de Villagarcía. 1980.

idea de lo que decimos viene corroborada por los únicos 303 m.² de extensión que tiene la lonja de Villajuán. En el muelle de Ferrazo existe una fábrica de hielo con una capacidad de almacenamiento de 7.000 m.³ y una exigua producción de 20 Tm./día. (Cuadro 5.15).

El puerto de Villagarcía no cuenta con ninguna embarcación de altura, ya que las 9.406 unidades matriculadas al 31 de diciembre de 1980 eran todas de bajura y desplazaban

338.-

CUADRO 5.16
EMBARCACIONES DE PESCA Y PESCA DESEMBARCADA EN EL PUERTO DE
VILLAGARCIA DE AROSA

<u>EMBARCACIONES DE PESCA</u>			
Embarcaciones	Total	Altura	Bajura
Matriculadas en 31 de diciembre			
Núm.	9.406	-	9.406
TRB	34.803	-	34.803
Con base en el puerto			
Núm.	4.500	-	4.500
TRB	19.960	-	19.960

<u>PESCA CAPTURADA</u>		
Clase de pesca	Peso(Kgs.)	Valor en 1ª venta (Ptas.)
Pesca fresca:		
Moluscos	543.680	39.554.000
Crustáceos	70.658	24.926.841
Peces	542.662	110.635.609
<u>Total pesca fresca</u>	1.157.000	175.116.450
Bacalao verde	1.773.000	
Pesca congelada	7.563.000	
<u>TOTAL PESCA</u>	<u>10.493.000</u>	

FUENTE: Memoria Anual del Puerto de Villagarcía. 1980.

34.803 TRB. Con base en el puerto, en esa misma fecha, había 4.500 embarcaciones que totalizaban 19.960 TRB.

Las capturas realizadas en 1980, incluyendo la pesca con gelada y el bacalao verde, alcanzaron la cifra de 10.493 toneladas. Sin embargo, el total de pesca fresca desembarcada en este puerto alcanzó la reducida cifra de 1.157 toneladas, lo que - aparte de ser una cifra muy baja, absoluta y relativamente considerada - no está en consonancia con el alto número de embarcaciones censadas en ese distrito (Cuadro 5.16).

En cuanto a las principales obras realizadas en el puerto de Villagarcía, el Cuadro 5.17 nos muestra las que se encuentran en ejecución o bien se han terminado durante el año 1980. Resta decir que los proyectos incluidos en el plan trienal 1981-83 del Ministerio de Obras Públicas para la provincia de Pontevedra se reparten en cuatro grandes apartados: En primer lugar, todos los proyectos que se encontraban ejecutándose a 31 de diciembre de 1980. En segundo lugar, un programa mínimo con proyectos que se iniciarán en dicho trienio, en el supuesto de que las dotaciones del MOPU durante 1982 y 1983 sean equivalentes a las correspondientes a 1981. En tercer lugar, un programa reserva "A", con proyectos prioritarios que se incluirán en función de las disponibilidades presupuestarias. Y en cuarto y último lugar, un programa reserva "B" con más proyectos en reserva para ejecutarse en sustitución de otros, o por mayores disponibilidades presupues-tarias.

Por lo que se refiere a Villagarcía, en el primer apar-

340.-

tado de obras en ejecución, figuran la ampliación y mejora del puerto de Villajúan, una grúa de pórtico de 6 Tm. y un muelle de atraque de 9,5 metros de calado. En el programa mínimo, se establece un total de trece proyectos a realizar siendo los más destacados, el muelle-cierre de la dársena del Ramal, un equipo de manipulación de muelle de 9,5 m. y la urbanización de calles de la zona posterior de los muelles. En el tercer apartado de programa en reserva "A" están previstos la realización de los recintos de escollera para relleno y consolidación de la futura ampliación de la zona de servicio y, finalmente, en el cuarto y último bloque de programa de reserva "B", se contempla un segundo atraque en prolongación del muelle de 9,5 metros, entre otros proyectos.

CUADRO 5.17

PRINCIPALES OBRAS EN EJECUCION O TERMINADAS EN EL AÑO 1980 PUERTO DE VILLAGARCIA DE ARDOSA

Nombre de la obra	Presupuesto aprobado líquido(Pts.)	Situación
- Ampliación y mejora del puerto de Villajúan	95.481.587	En ejecución
- Construcción y montaje de una grúa de pórtico de 6 Tm.	19.763.000	En ejecución
- Refuerzo y paramentado de escollera y ensanche del acceso al muelle de pasajeros	9.744.045	Terminada

341.-

(Conclusión)

PRINCIPALES OBRAS EN EJECUCION O TERMINADAS EN EL AÑO 1980
PUERTO DE VILLAGARCIA DE AROSA

Nombre de la obra	Presupuesto aprobado líquido(Pts.)	Situación
- Muelle de atraque de 9,5 m. de calado	232.372.892	En ejecución

FUENTE: Memoria Anual del Puerto de Villagarcía. 1980.

V.2.4. Puerto de Pontevedra-Marín

De la Junta del Puerto y Ría de Pontevedra dependen los puertos de Bueu, Marín y Pontevedra y el tramo de costa de la ría de Pontevedra comprendido entre las puntas Campelo en la costa Norte y Penado en la Sur.

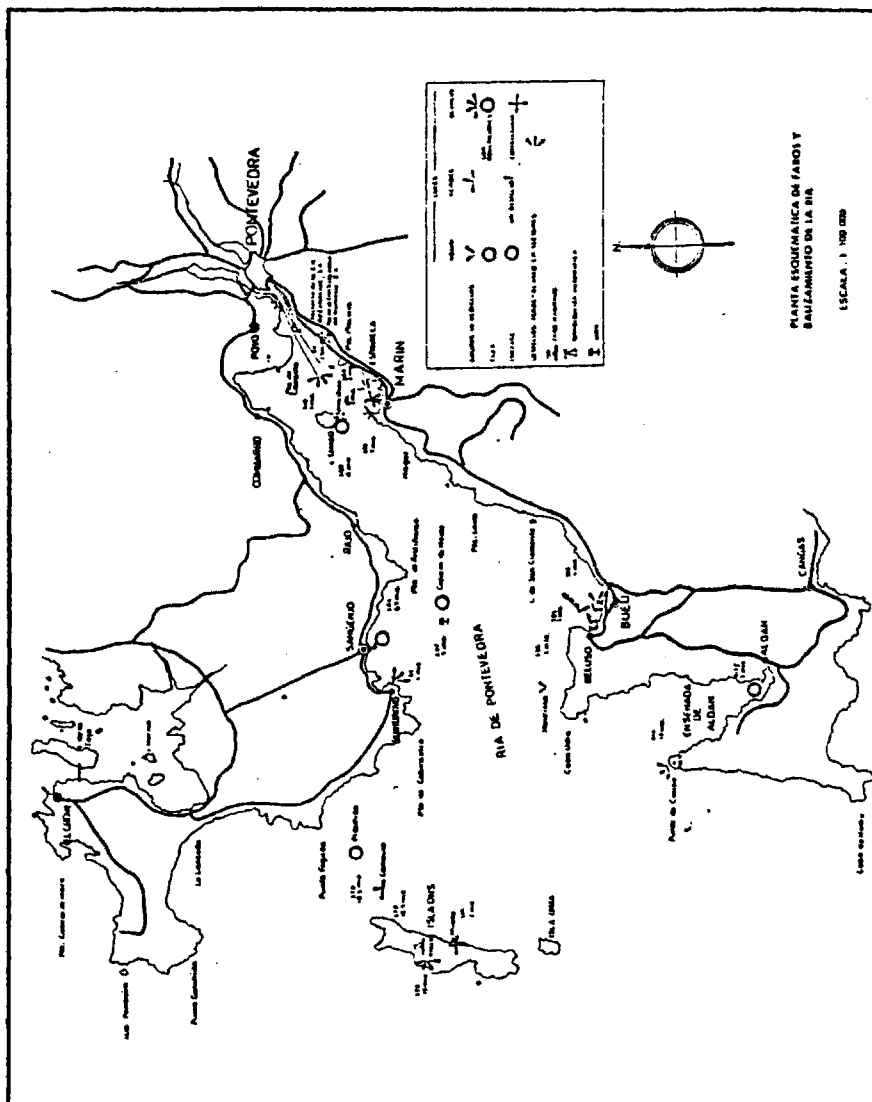
La máxima carrera de marea es de 4 metros para los tres puertos, reduciéndose la acción teórica de los temporales a la formación de olas cuya altura oscila entre los 1,30 m. en Bueu y los 0,40 m. en Pontevedra, puerto este último situado en la misma desembocadura del río Lérez y por consiguiente más abrigado que los otros dos. En las instalaciones portuarias de Pontevedra existe tráfico local de mercancías, mientras que Bueu es puerto eminentemente pesquero.

Los calados en B.M.V.E. en las bocas de entrada a los puertos son de ocho metros en el de Marín, seis en el de Bueu y tan sólo un metro en el de Pontevedra, con anchos que van desde los 80 metros en Bueu hasta los 400 m. en Marín. Estos dos últimos puertos carecen de canal de entrada, pero en cambio el de Pontevedra sí lo tiene con una anchura que oscila entre los 100 y los 250 metros y una longitud que sobrepasa los tres kilómetros, siendo de arena la composición de su fondo (Cuadro 5.18).

Al igual que sucede con Villagarcía y con Vigo, presentando la propia ría inmensas posibilidades portuarias, no tiene objeto tomar en consideración las posibles ampliaciones potenciales en la zona de las actuales instalaciones portuarias, aunque no debe dejar de señalarse que a tal efecto la ensenada de Bueu es la zona más abrigada de la bahía de Pontevedra (7). El tráfico comercial y gran parte de la descarga de la pesca se realiza por las instalaciones de Marín que dispone de 457 m. de muelles comerciales - sin contar los de Ribera - de hasta siete metros de calado y con grúas de hasta seis toneladas, siendo el puerto que posee la mejor dotación infraestructural del grupo (Cuadro 5.19).

Lo mismo que en La Coruña y Villagarcía, en ninguno de los tres puertos anteriormente citados tampoco hay astilleros ni diques, pero Marín cuenta con cuatro varaderos que totalizan once rampas con capacidad para buques de hasta 600 toneladas, y Pontevedra dispone de otros dos, siendo tan sólo 150 Tm. la capacidad máxima admisible en el mayor de ellos (Cuadro 5.20).

PLANTA ESQUEMATICA DE FAROS Y BALIZAMIENTO



CUADRO 5.18

CARACTERISTICAS GENERALES DE LOS PUERTOS DE PONTEVEDRA, MARIN Y BUEU

	Bueu	Marín	Pontevedra
<u>SITUACION</u>			
Longitud	8º 47'	8º 42'	8º 39'
Latitud	42º 19'	42º 24'	42º 26'
<u>REGIMEN DE VIENTOS</u>			
Reinante	S-W	N-SW	N
Dominante	N-E	N-NE	SW
<u>MAREAS</u>			
Máxima carrera de marea	4,00 m.	4,00 m.	4,00 m.
Cota de la B.M.V.E. respecto al cero del puerto	0,10 m.	0,00 m.	0,10 m.
Cota de la P.M.V.E. respecto al cero del puerto	4,30 m.	4,40 m.	4,20 m.
<u>ENTRADA</u>			
- <u>Canal de entrada</u>	No tiene	No tiene	
Ancho			250 a 100
Longitud			3.300 m.
Calado en B.M.V.E.			1 m.
Naturaleza del fondo			arena.
- <u>Boca de entrada</u>			
Orientación	N-E	N	S-O
Ancho	80 m.	400 m.	100 m.
Calado en B.M.V.E.	6 m.	8 m.	1 m.
Máxima corriente controlada	-	-	-
Buques entrantes no precisan remolcador.			

FUENTE: Memoria Anual de la J. del Puerto y Ría de Pontevedra. 1980

344.-

CUADRO 5.19

CARACTERISTICAS DE LOS MUELLES DE LOS PUERTOS DE PONTEVEDRA,
MARIN Y BUEU

DENOMINACION	DESTINO PRINCIPAL	Long. m.	Cal. m.
<u>PUERTO DE MARIN</u>			
<u>MUELLES GENERALES</u>			
Este Espigón comercial -	Graneles sólidos	154	7
2º tramo	Mercancía general		
Este Espigón comercial -	Graneles sólidos	303	5,5
1º tramo	Mercancía general		
<u>MUELLES PESQUEROS</u>			
Oeste Espigón	Pesca	390	5,5/7
Este espigón pesquero	Pesca	60	2,5/5,5
Pantalán del Oeste	Pesca	170	0/3,5
Pantalán del Este	Pesca	260	0/3,5
Pesquero Sur	Pesca	280	4
Pesquero Este	Pesca	160	4/6,5
Pesquero espigón Norte	Pesca	380	6,5
	Productos petrolíferos		
<u>MUELLES DE OTROS USOS</u>			
De Ribera	Embarcaciones menores	440	0/4
	Tráfico local		

345.-

(conclusión)

CARACTERISTICAS DE LOS MUELLES DE LOS PUERTOS DE PONTEVEDRA,
MARIN Y BUEU

DENOMINACION	DESTINO PRINCIPAL	Long m.	Cal. m.
<u>PUERTOS DE PONTEVEDRA Y</u>			
<u>BUEU</u>			
<u>MUELLES PESQUEROS</u>			
Bueu - Espigón Este	Pesca	100	1/3
<u>MUELLES DE OTROS USOS</u>			
Bueu - Dique muelle Oeste (Cabeza)	Tráfico local	150	1,5/4,5
Bueu - Dique muelle Oeste (arranque)	Embarcaciones menores	90	0/1,5
Pontevedra - Las Corbacei ras (Norte)	Tráfico local	360	0
Pontevedra - Las Corbacei ras (Sur)	Embarcaciones menores	300	0

FUENTE: MOPU. Dirección General de Puertos y Costas.

CUADRO 5.20
VARADEROS. PUERTOS DE PONTEVEDRA Y MARIN

Situación	Núm. de rampas iguales	Long. de la rampa (m.)	Anchura (m.)	Pendiente %	Calado en el extremo (m.)	Máx. Tm. del buque admisible
Marín	3	120	3,00	5,5	1,00	100
id.	3	193	3,00	5,5	3,50	600
id.	3	130	3,00	6	2,00	100
id.	2	110	3,00	6	1,00	150
Pontevedra	1	50	2,00	7	0,00	30
id.	3	100	4,00	6	3,00	150

FUENTE: Memoria Anual de la J. del Puerto y Ría de Pontevedra.1980.

El camino de servicio interior del puerto de Pontevedra - denominado Av. del Uruguay y calle de Las Corbaceiras - entre el puente del Burgo y la calle Manuel del Palacio, está unido al casco urbano por tres caminos hechos por el puerto: la calle Víctor Said, la calle de la bajada al puerto y la calle Manuel del Palacio, la cual, además, lo une a la carretera de Pontevedra a Cangas por Bueu y también - mediante la calle Fernández Ladreda - a la carretera de Pontevedra a Tuy, con ramales a Vigo y Orense.

Además de estos enlaces, el camino de servicio del puerto está unido también al casco urbano mediante dos calles, dependientes de la Jefatura Provincial de Carreteras, y nueve principales, una de las cuales une el camino de servicio

a la carretera de Pontevedra a El Grove. El camino de servicio se une a la carretera de La Coruña en el puente de El Burgo y a las carreteras de Orense y Puenteacaldelas a través de varias calles de la ciudad.

El puerto de Marín está relacionado con su hinterland mediante el camino de unión con el puerto de Pontevedra dependiente de la Jefatura Provincial de Carreteras. La Avenida de Orense se une al camino de servicio del puerto de Pontevedra mediante dicho camino de unión de ambos puertos, en su empalme con la calle Manuel del Palacio, y a través de esta calle y de aquel camino, se unen a la red nacional y comarcal de carreteras en la forma ya descrita. Además la Avenida de Orense se une a la carretera de Pontevedra a Cangas por Bueu en Placeres, donde son tangentes, y también mediante varias travesías municipales y la bajada al puerto, dependiente de la Jefatura Provincial de Carreteras (Gráfico 5.6).

El puerto de Bueu está unido con Marín, Pontevedra y Cangas, mediante seis calles municipales y una travesía ejecutada por la Junta del Puerto, que unen el camino de servicio a la carretera de Pontevedra a Cangas por Bueu. El camino de servicio interior del puerto de Bueu, denominado Avenida de Montero Ríos, tiene una anchura de seis metros en más de un kilómetro de su longitud (Gráfico 5.7).

En los puertos dependientes de la Junta del Puerto y Ría de Pontevedra no existen redes interiores ferroviarias, no llegando tampoco el ferrocarril a ninguno de ellos, aunque están realizadas, en parte, obras de explanación en Marín,

GRAFICO 5.6

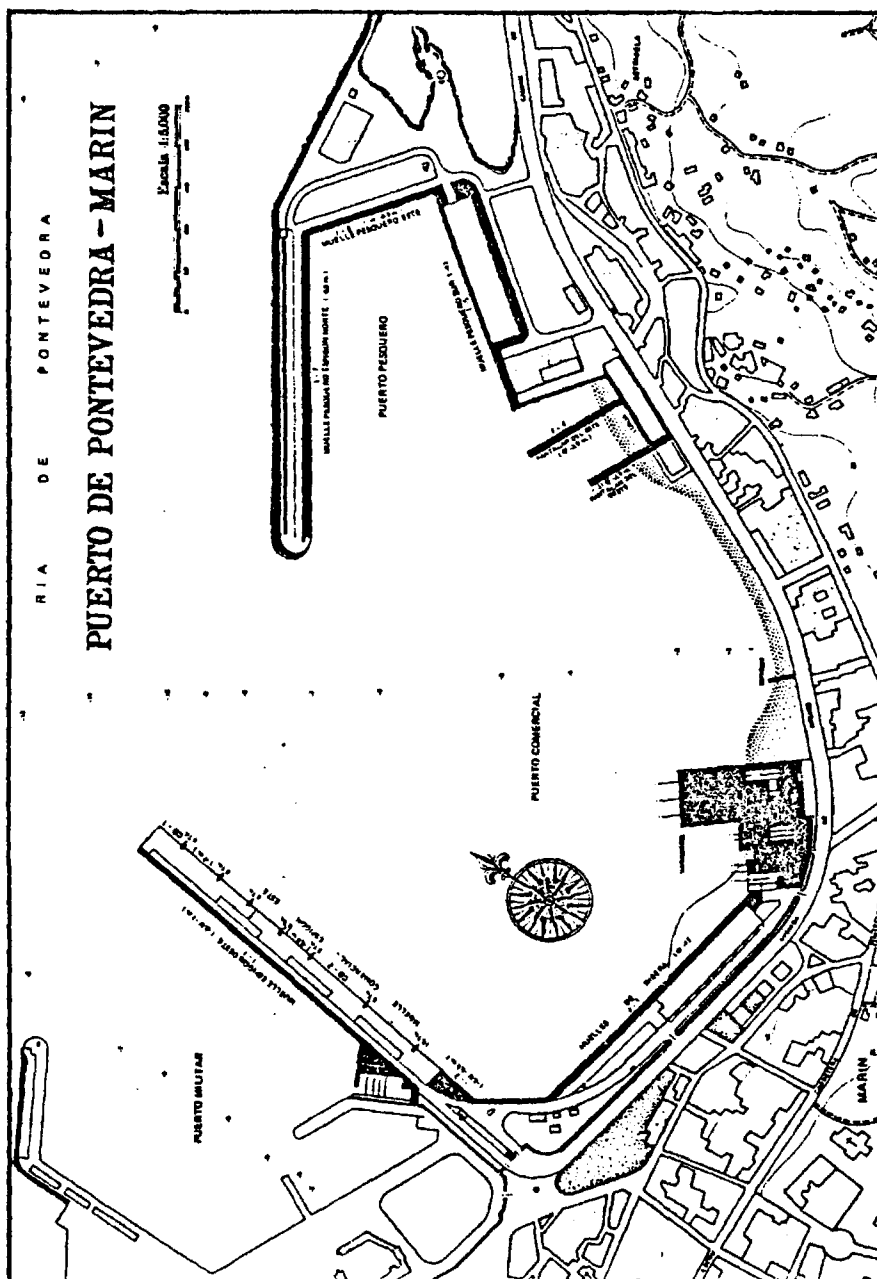
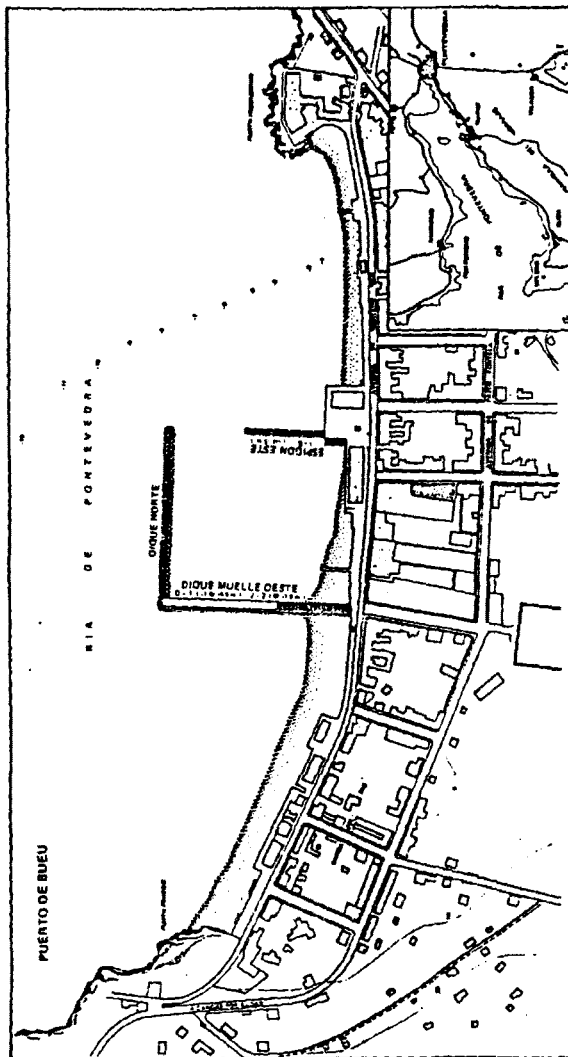


GRAFICO 5.7



350.-

si bien en la actualidad se hallan paralizadas por rescisión de contrato. La estación de ferrocarril más próxima a estos puertos es la de Pontevedra (8).

CUADRO 5.21

ALMACENES FRIGORIFICOS, FABRICAS DE HIELO E INSTALACIONES
PESQUERAS DE PONTEVEDRA, MARIN Y BUEU

ALMACENES FRIGORIFICOS Y FABRICAS DE HIELO

Situación	Propietario	Capacidad de almace namiento (m. ³)	Capacidad de produc ción (Tns/día)
Marín	Cofradía de Pescadores	7.870	90

INSTALACIONES PESQUERAS

Clase de instalación	Situación	Propietario	Superficie (m. ²)
Lonja	Bueu	Ayuntamiento (en concesión)	484
Lonja	Marín	id.	1.935
Lonja	Marín	El Servicio	4.288
Preparación y envase de pescado	Marín	id.	4.800
Secadero de redes	Bueu	Cofradía de Pes- cadores S.Martín (en concesión)	2.902

FUENTE: Memoria Anual de la J. del Puerto y Ría de Pontevedra.1980.

El puerto de Pontevedra carece totalmente de instalaciones pesqueras. Son 11.023 m.² la superficie que se reparte en Marín entre edificios destinados a lonjas y a la preparación y envase de pescado, disponiendo también este puerto de una fábrica de hielo con capacidad para almacenar 7.870 m.³ y una producción de 90 Tm./día. Por su parte Bueu cuenta con un secadero de redes con una extensión de 2.902 m.² (Cuadro 5.21). Aparte de estas instalaciones ambos puertos suman 1.800 metros de líneas de atraque para actividades pesqueras, siendo posible el suministro de agua en los muelles comerciales y de agua y combustibles líquidos en los muelles pesqueros.

Las embarcaciones de pesca matriculadas al 31 de diciembre de 1980 en los puertos dependientes de la Junta del Puerto y Ría de Pontevedra, totalizaban 1.574 unidades con un predominio notable de la flota de bajura - 1.548 barcos - sobre la de altura que solamente contaba con 26 buques. Con base en puerto había en esa misma fecha un total de 1.135 unidades que desplazaban 21.065 TRB, lo que supone una media por embarcación de 18,5 TRB que denota la existencia de una flota eminentemente de tipo artesanal.

Las capturas realizadas en 1980 ascendieron a 7.513 toneladas de pesca fresca y 1.719 Tm. de pesca congelada, alcanzando un valor total en primera venta de 1.533 millones de pesetas (Cuadro 5.22).

En el primer apartado de obras en ejecución, del plan trienal del MOPU 1981-83, se están llevando a cabo en el puerto de Marín un primer y segundo grupo de departamentos

352.-

CUADRO 5.22
EMBARCACIONES DE PESCA Y PESCA DESEMBARCADA EN EL PUERTO DE
PONTEVEDRA-MARIN

<u>EMBARCACIONES DE PESCA</u>			
Embarcaciones	Total	Altura	Bajura
Matriculadas en 31 de diciembre			
Núm.	1.574	26	1.548
TRB	6.175	2.224	3.951
Con base en puerto			
Núm.	1.135	84	1.051
TRB	21.065	19.591	1.474

<u>PESCA CAPTURADA</u>		
Clase de pesca	Peso(Kgs.)	Valor en 1ª venta (Ptas.)
Pesca fresca:		
Moluscos	931.084	155.273.047
Crustáceos	734.037	564.680.870
Peces	5.848.689	693.223.699
<u>Total pesca fresca</u>	<u>7.513.810</u>	<u>1.413.177.616</u>
Pesca congelada	1.719.000	120.330.000
<u>TOTAL PESCA</u>	<u>9.232.810</u>	<u>1.533.507.616</u>

FUENTE: Memoria Anual de la Junta del Puerto y Ría de
Pontevedra. 1980.

para armadores, así como también la construcción y montaje de una grúa de pórtico de 30 Tm. (Cuadro 5.23). En el programa mínimo a desarrollar se incluye el nuevo muelle comercial, un tendadero de redes y otras obras de reducido presupuesto. El tercer apartado de programa en reserva "A" contempla para dicho puerto la ejecución del segundo tramo de dique de contención en la explanada de la Ribera y, en cuanto al programa reserva "B", las obras previstas son el espigón de atraque en el extremo oeste del puerto pesquero, adquisición y montaje de cuatro grúas pórtico de 12 toneladas, pantalanés en la zona suroeste de la dársena pesquera de Marín y un nuevo espigón de abrigo en el puerto de Bueu.

CUADRO 5.23

PRINCIPALES OBRAS EN EJECUCION O TERMINADAS EN EL AÑO 1980
PUERTO DE PONTEVEDRA-MARIN

Nombre de la obra	Presupuesto aprobado efectuado (Pts.)	Situación
- Primer grupo de departamentos para armadores en el puerto pesquero de Marín	24.200.000	En ejecución
- Segundo grupo de departamentos para armadores en el puerto pesquero de Marín	24.993.827	En ejecución
- Construcción y montaje de una grúa de pórtico de 30 Tm.	48.514.740	En ejecución
- Mejoras en el puerto de Bueu	9.980.000	En ejecución

FUENTE: Memoria Anual de la J. del Puerto y Ría de Pontevedra. 1980.

V.2.5. Puerto de Vigo

El puerto de Vigo, situado en el litoral Sur de la ría del mismo nombre, es el puerto más importante de Galicia. Al examinar la evolución de este puerto, su significado a través del discurso del tiempo y las posibles frustraciones o expectativas que se derivan de ese devenir, es conveniente, aunque solamente sea a efectos de pura metodología, el distinguir entre la naturaleza del fenómeno portuario en el pasado, la puesta en relación de ese hecho con la actual situación en el presente y, por último, las perspectivas que razonablemente se puedan esperar en un futuro a medio plazo, con los datos, magnitudes, o simplemente las intuiciones que se puedan proyectar hacia los próximos años.

Remontándonos, pues, al pasado, se puede afirmar que el puerto de Vigo adquiere definitivamente cierta importancia entre la segunda mitad del siglo XVIII y principios del siglo XIX. Los tres factores desencadenantes fueron: la pesca auspiciada por los emigrantes catalanes que buscaron nuestros mares ante la escasez de sardina en el Mediterráneo, la fructífera actuación de la potente flota corsaria contra el comercio naval inglés y el tráfico de pasajeros y mercancías a las Américas.

En 1820, después de una lucha de siglos, consigue Vigo que las Cortes Constituyentes levanten la veda impuesta a su puerto para poder realizar el tráfico mercantil con todos los mares del mundo, privilegio éste que hasta aquel momento

sólo lo poseían los puertos de La Coruña y Bayona por pertenecer antiguamente a la Corona, y Vigo a la Mitra Compostelana. Consigue así esta última ciudad, la calificación de puerto de depósito de primera clase con derecho a la instalación de un Consulado del Mar.

En 1834 la Reina doña María Cristina concede al puerto vigués el depósito de frutos, géneros y efectos del que ya disfrutaban otros puertos españoles y que a Vigo se le había negado por la férrea oposición de Bayona y La Coruña. El puerto consistía solamente en un viejo atraque ubicado en La Laje y unas rústicas rampas en el Berbés. Pero quizás su florecimiento se deba buscar en el establecimiento de un Lazareto en la isla de San Simón que se construyó con el fin de aislar aquellas grandes epidemias que azotaban por entonces las costas peninsulares y que, en la primera mitad del siglo XIX, asolaron la ciudad repitiendo los dramáticos momentos vividos por la población en el siglo XVI. Supo entonces Vigo librar su gran batalla en contra de Pontevedra que pretendía dicho establecimiento para su isla de Tambo.

Es pues en el verano de 1842 cuando, gracias a las gestiones realizadas por Velázquez Moreno y Taboada Leal, queda oficialmente abierto este establecimiento profiláctico al que Vigo y su puerto deben la gran expansión de aquellos tiempos. Las cuarentenas que habían de pasar las mercancías, tripulaciones y pasajeros que llegaban al norte de la península, hicieron que multitud de buques entrasen en la bahía y la fama de las condiciones naturales de la misma se cono-

ciesen rápidamente por los armadores extranjeros. Con motivo de este tráfico incipiente nacen una serie de actividades como astilleros, talleres, carpinterías, comercio de pertrechos, avituallamiento y asimismo fondas y tabernas, creciendo ante tal demanda enormemente el comercio, y con él la población de Vigo.

En 1861 se demuelen las murallas que abrazaban la ciudad y ésta se expansiona. Con la piedra sacada de las murallas se hacen calles y con los destierros y escombros se rellenan las aguas y se construyen muelles empujando el mar fuera de sus antiguos dominios, entonces enclavados en los comienzos de las calles Reconquista, Velázquez Moreno y Colón. También se comienzan por esos años los trabajos de comunicar Vigo con el resto del país por carretera y ferrocarril.

En 1875 el tráfico marítimo es ya floreciente. Se construye el muelle de madera, que luego sería destruido por la mar, y aparecen en él los primeros medios de descarga: tres grúas de cinco toneladas. En 1880 se promulga la nueva Ley de Puertos, siendo declarado Vigo puerto de primera categoría e interés general. En 1891 se comienza la construcción del muelle de hierro que se terminaría en 1893.

En 1910 el puerto de Vigo es ya un puerto de gran importancia. El arqueop bruto de los barcos que han hecho escala en él se acerca a los cuatro millones de toneladas, a casi ciento treinta mil el número de pasajeros y a doscientas mil las toneladas de mercancías que en ese año se han movido por sus muelles. Pero es en los años 1924 y 1930 cuando Vigo, co

mo puerto, llega a su esplendor en cuanto a movimiento de pasaje y carga, sobrepasando los 160.000 pasajeros y las 350.000 toneladas de carga. Después de esta prosperidad y como consequencia de la guerra civil, pasa el puerto por una etapa sin apenas crecimiento alguno hasta los años cincuenta en que poco a poco vuelve a tener una época dorada (9).

En la actualidad el puerto de Vigo, por el volumen de su tráfico total, está emplazado en el lugar 21 de entre los 29 puertos mayores españoles, sin contar los puertos menores o pequeños agrupados en la CAGP.

En cuanto a sus características generales, el puerto vigués está dotado de una excelente protección natural, dando lugar a que el oleaje calculado en los temporales teóricos no sobrepase los 1,75 m. de altura ni los 25,20 m. de longitud. Las dos bocas de entrada a la ría se encuentran situadas a ambos lados de las islas Cíes: la boca Norte que con orientación N.-NO., calado de 22 metros y 1,5 Km. de ancho, está señalada por la enfilación de las luces de Cabo de Home, y la boca Sur que con orientación O.-S., calado de 40 metros y el doble de anchura que la anterior, viene determinada por la enfilación del Cabo Estay (Cuadro 5.24).

Las amplias superficies abrigadas, las zonas de fondeo con calados de hasta más de 40 metros y la ausencia de grandes corrientes y de dificultades y limitaciones en las bocanas de entrada a la ría, permiten una segura navegación a los mayores buques actualmente en explotación.

El puerto de Vigo, que no ha necesitado de diques por su

CUADRO 5.24

CARACTERISTICAS GENERALES DEL PUERTO DE VIGO

SITUACION

Longitud 8º 42' / 8º 45' (Greenwich)

Latitud 42º 13' / 42º 15'

REGIMEN DE VIENTOS

Reinante SO.

Dominante O. y SO.

MAREAS

Máxima carrera de marea 4,00 m.

Cota de la B.M.V.E. respecto al cero del puerto . 0,10 m.

Cota de la P.M.V.E. respecto al cero del puerto . 4,10 m.

ENTRADA- Canal de entrada (No hay)

Naturaleza del fondo de las bocas: arena y cascajo.

- Bocas de entrada

	Boca Norte	Boca Sur
Orientación	N. NO.	O.S.
Ancho	1.500 m.	3.000 m.
Calado en B.M.V.E.	22 m.	40 m.
Máxima corriente controlada . . .	3 nudos.	
Buques entrantes no precisan remolcador.		

FUENTE: Memoria Anual del Puerto y Ría de Vigo. 1980.

359.-

CUADRO 5.25
CARACTERISTICAS DE LOS MUELLES DEL PUERTO DE VIGO

DENOMINACION	DESTINO PRINCIPAL	Long. m.	Cal. m.
<u>DEL SERVICIO</u>			
<u>DARSENAS COMERCIALES</u>			
Muelle Trasatlánticos	Trasatlánticos y pasajeros	552	12
Muelle Trasatlánticos Interior y Norte	Buques especiales e inactivos. Terminal de transbordadores	455	6
Arenal (1ª alineación)	Carga general	263	11
Arenal (2ª alineación)	Carga general	136	9
Arenal (3ª alineación)	Carga general y fluídos	237	10
Muelle Transversal	Graneles	506	9
Muelle Transversal (frente N.)	Fluídos por instalación especial	130	9
Muelle del Comercio	General	250	8,5
Dársena de Guixar	Pequeño cabotaje	218	6
Dársena de Guixar	Pequeño cabotaje	117	3/6
Dársena de Guixar	Varios	551	3
Pantalán de Petroleros	Petróleos (atraque cent.)	100	11
Dársena Bouzas	Tráfico RO-RO	240	10
Dársena Bouzas	Tráfico RO-RO	240	8
<u>DARSENAS PESQUERAS</u>			
Dársena nº 1 del Berbés	Pesca costera	656	3
Dársena nº 2 del Berbés	Varios	21	6

360.-

(continuación)

CARACTERISTICAS DE LOS MUELLES DEL PUERTO DE VIGO

DENOMINACION	DESTINO PRINCIPAL	Long. m.	Cal. m.
<u>DARSENAS PESQUERAS</u>			
Dársena nº 2 del Berbés	Varios	69	4
Dársena nº 2 del Berbés	Varios	8	2
Dársena nº 2 del Berbés	Avituallamiento y estancia pesqueros	256	4
Dársena nº 2 del Berbés	Avituallamiento y estancia pesqueros	60	2/4
Dársena nº 3 del Berbés	Avituallamiento y reparación pesqueros	409	7
Dársena nº 4 del Berbés	Pesca de altura y avituallamiento	201	7
Dársena nº 4 del Berbés	Pesca de altura y avituallamiento	443	5
Espigón nº 1	Pesca de altura y congeladores	155	5
Dársena nº 1 de Bouzas	Avituallamiento y reparación pesqueros	368	4,5/5,5
Dársena nº 1 de Bouzas	Avituallamiento y reparación pesqueros	212	3/4
Dársena nº 2 de Bouzas	Avituallamiento y reparación pesqueros	377	3
Pantalán nº 1	Avituallamiento y servicios auxiliares pesca. Descargas bacelao	85	2/11
Pantalán nº 2	id. idem.	88	2/10
Pantalán nº 3	id. idem.	84	9

361.-

(conclusión)

CARACTERISTICAS DE LOS MUELLES DEL PUERTO DE VIGO

DENOMINACION	DESTINO PRINCIPAL	Long. m.	Cal. m.
<u>DARSENAS PESQUERAS</u>			
Pantalán nº 4	Avituallamiento y servicios auxiliares pesca. Descargas bacalao	82	3/7
Pantalán nº 5	id. idem.	37	2/4
Espigón nº 3	Pesca congelada y bacalao	245	8
Espigón nº 3	Pesca congelada y bacalao	14	6/8
<u>OTRAS DARSENAS</u>			
De La Laje y espigones	Pasajeros ría	16	6
De La Laje y espigones	Pasajeros ría	42	4
De La Laje y espigones	Pasajeros ría	126	3,5
De La Laje y espigones	Pasajeros ría	196	2
De La Laje y espigones	Pasajeros ría	68	1,5
De embarcaciones menores	Embarcaciones menores y deportivas	38	5
De embarcaciones menores	Embarcaciones menores y deportivas	277	0,4/3,7
De embarcaciones menores	Embarcaciones menores y deportivas	100	-

FUENTE: Memoria Anual del Puerto y Ría de Vigo. 1980.

abrigada situación, dispone de muelles que alcanzan calados de 12 metros, que podrían ser fácilmente ampliados hasta 15 ó 16 m. Mayores calados requerirían ya la construcción de obras quizá desproporcionadas a su posterior rentabilidad y que podrían resultar más sencillas en otras zonas de la propia ría (10). El puerto cuenta actualmente con 3.995 metros de muelles comerciales, equipados con grúas de 3 hasta 30 toneladas, y 3.872 m. de dársenas y pantalanes pesqueros, sin contar otros muelles y dársenas de particulares, disponiendo también de instalaciones para el suministro de agua y combustibles líquidos, así como de dos estaciones marítimas para pasajeros trasatlánticos y de ría (Cuadro 5.25).

La red interior de carreteras de servicio del puerto de Vigo está formada por una vía principal de comunicación que se extiende a lo largo de las instalaciones portuarias, cuya longitud es de 5,5 Km. y de la cual derivan las demás carreteras que sirven a los diversos muelles. Esta vía principal puede suponerse dividida en dos secciones por un importante nudo de enlace con la red exterior de comunicaciones, constituido por su entronque con la calle de Concepción Arenal, prolongación de la de Colón, que a su vez arranca del final de la carretera de Villacastín a Vigo, hoy día N-120 Logroño a Vigo y Tuy.

A partir del enlace con la calle Concepción Arenal, se extienden hacia el Este el ramal de la vía principal mencionada, que sirve a los muelles de Comercio, Transversal, Arenal y Guixar (Gráfico 5.11), y hacia el Oeste el tramo que

da servicio a la dársena de La Laje, muelle de trasatlánticos, puerto pesquero, principales astilleros del puerto de Vigo y dársena de Bouzas, donde termina (Gráficos 5.9 y 5.10). La carretera principal, que podemos llamar de Circunvalación del Puerto, tiene un ancho medio de 20 metros y de ella arrancan las de servicio directo del puerto, siendo las principales las que terminan en el muelle de trasatlánticos, muelles de Comercio, Transversal, del Arenal y dársena de Guixar.

Las carreteras nacionales que enlazan con el puerto son la N-120 de Logroño a Vigo, tramo Orense-Vigo; la N-550 de La Coruña a Vigo y Tuy, y la C-550 de Finisterre a Tuy por la costa, tramo Vigo-La Guardia. Por su parte, los enlaces ferroviarios con la RENFE se realizan por el tramo directo Chape-la-Puerto, estando el hinterland portuario recorrido por dos líneas férreas: Vigo-Orense-Monforte-Ponferrada-León y Vigo-Orense-Puebla de Sanabria-Zamora. Las vías generales unen la estación de clasificación del muelle del Arenal con el muelle de trasatlánticos y las dársenas de El Berbés y del puerto pesquero, disponiendo de vías férreas los muelles comerciales del Arenal, Transversal, Comercio, el de trasatlánticos y los pesqueros de las dársenas 3 y 4 de El Berbés (11).

Vigo, junto con El Ferrol, son los dos únicos puertos gallegos que cuentan con diques. Lo mismo ocurre con relación a los astilleros, ya que de los cinco puertos mayores de Galicia, solamente dichas ciudades cuentan con esas instalaciones. En la región gallega, la construcción naval posee una gran tradición debido tanto a la carpintería de ribera rela-

GRAFICO 5.8

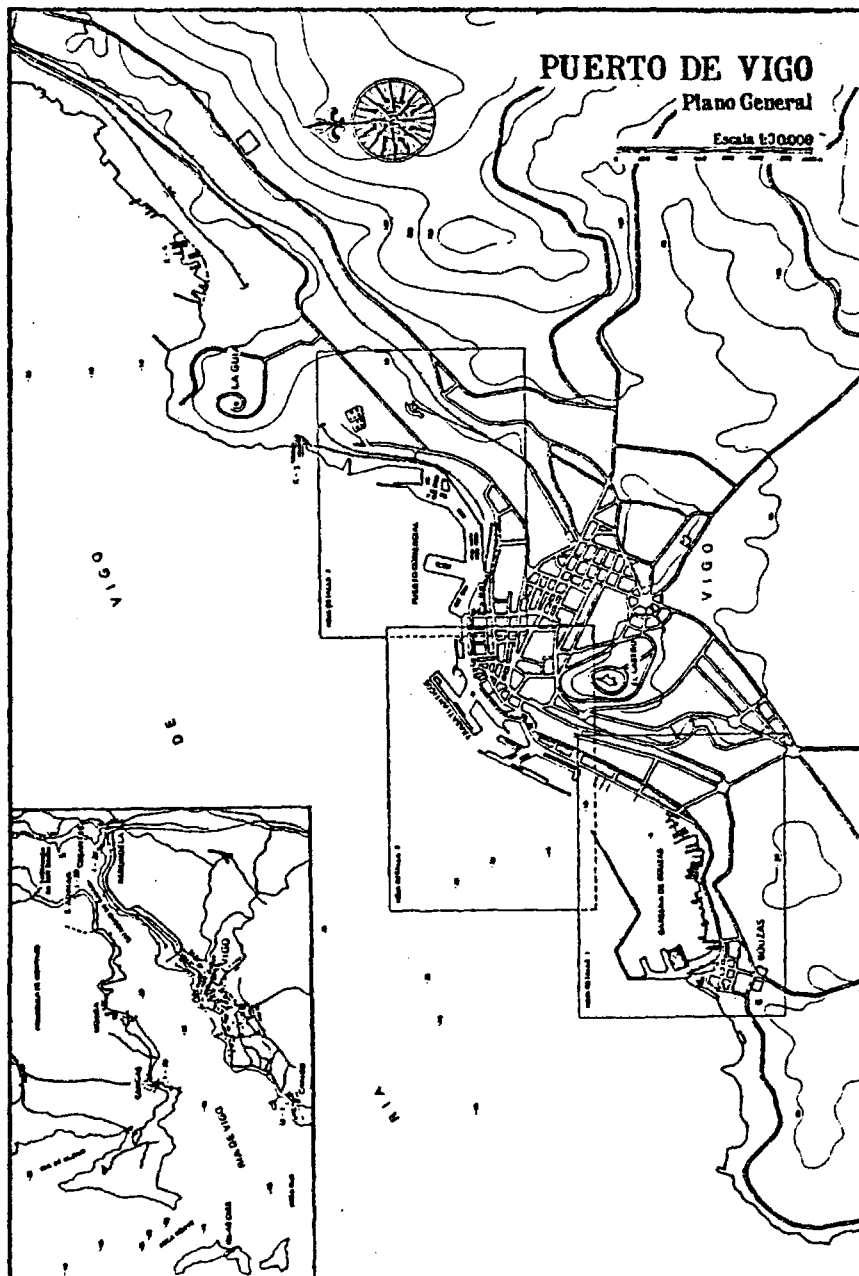


GRAFICO 5.9

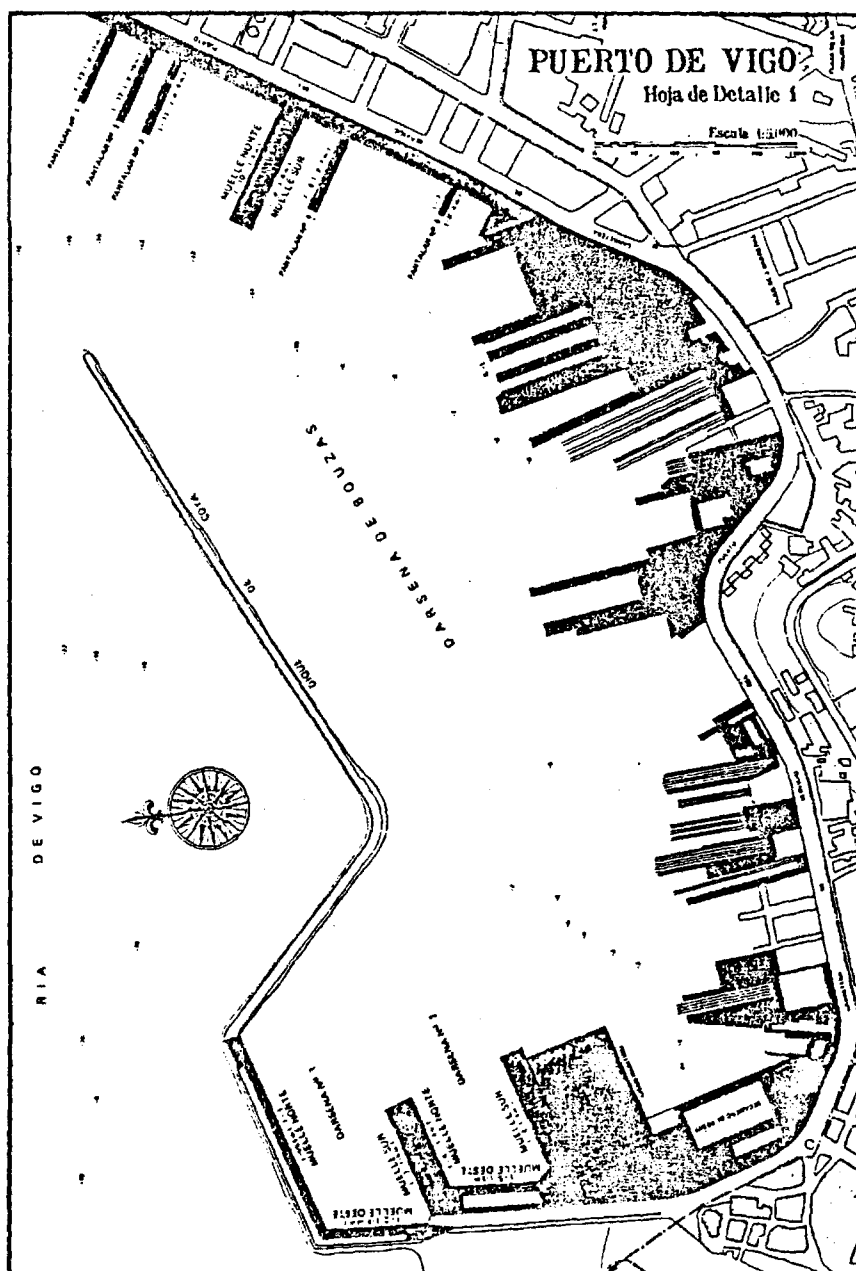


GRAFICO 5.10

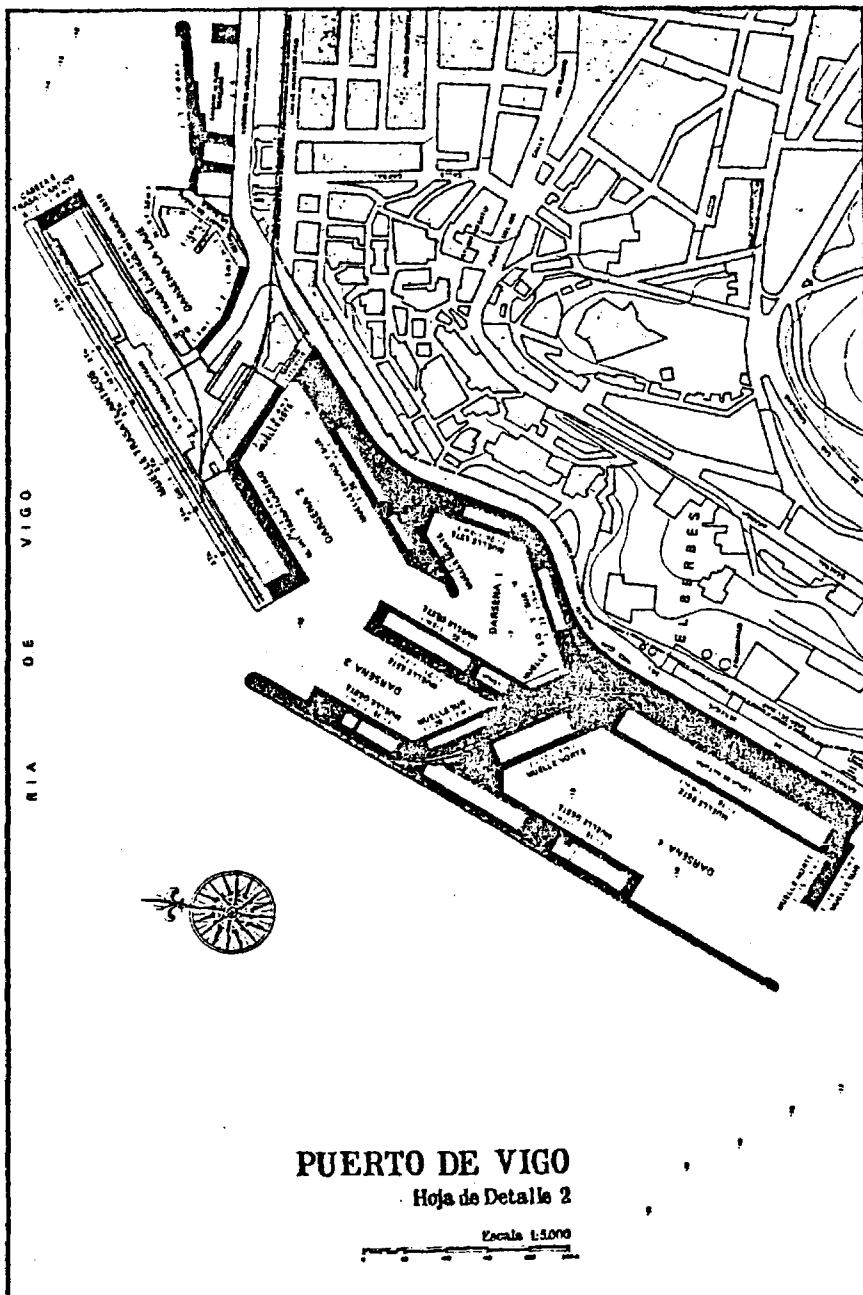
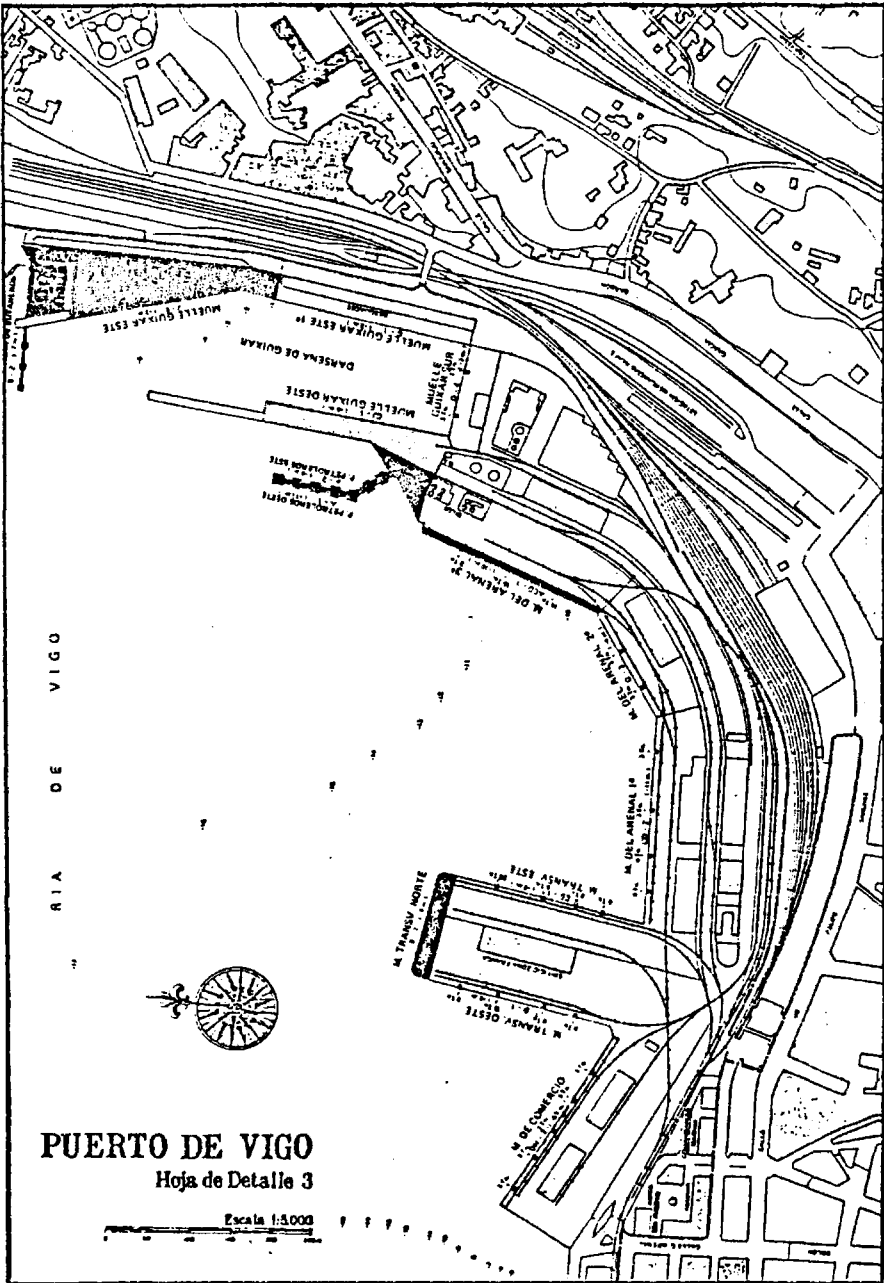


GRAFICO 5.11



368.-

CUADRO 5.26

DIQUES, ASTILLEROS Y VARADEROS SITUADOS EN LA RIA DE VIGO

<u>DIQUES FLOTANTES</u>					
PROPIETARIO	Eslora		Manga		
	Exterior m.	Interior m.	Exterior m.	Interior m.	
Astilleros Construcciones	217,60	115,00	29,20	22,40	
	Calados Máximos		Fuerza as	Año de	
	Exterior m.	Interior m.	censional Tons.	cons- trucción	
	10,40	2,80	5.000	1.970	

<u>ASTILLEROS</u>				
Situación	Propietario	Número de gradas	Anchura de las gradas(m.)	Longitud de las gradas(m.)
Ríos - Teis	F.Montenegro	1	11	43
Mendo Rotea Teis	Roberto Rodrí- guez Pérez	1	16	40
La Rioux- Teis	Const. Navales Santodomingo	2	20	50
Playa de Españero	Enrique Loren- zo y Cía.,S.A.	1	13	78
id.	id.	2	11	78
id.	id.	3	15	90
id.	id.	4	12	60

(continuación)

ASTILLEROS

Situación	Propietario	Número de gradas	Anchura de las gradas(m.)	Longitud de las gradas(m.)
C. Enlace	Const. Navales	1	7	28
Berbés-Bouzas	Santodomingo			
id.	C.Nav. Freire	4	14	80
id.	F. Cardama	2	12	53
id.	H.J. Barreras	2	15	150
id.	id.	1	30	130
id.	id.	2	10	190
Ríos - Teis	Ast. Construc.	1	30	220
Meira(Moaña)	id.	2	17	70
id.	Luis Rouco	1	7,50	27,40
Domayo(Moaña)	V. Montenegro	1	7	55
id.	id.	2	15	79
San Adrián (Vilaboa)	F. González Portela	1	4	30
id.	Francisco Crende	1	3	110

VARADEROS

Situación	Núm. de rampas iguales	Long. de la rampa (m.)	Anchura (m.)	Pendiente %	Calado en el extremo (m.)	Máx. Tm. del buque admisible
Ríos-Teis	1	70	4	6	1	150
id.	1	70	16	6	4	150
id.	3	110	18	6	-	1.500

370.-

(conclusión)

VARADEROS

Situación	Núm. de rampas iguales	Long. de la rampa (m.)	Anchura (m.)	Pendiente %	Calado en el extremo (m.)	Máx. Tm. del buque admisible
Mendo Ro- tea-Teis	2	125	3	7	3	300
La Riouxa Teis	2	70	15	6	5	1.000
Playa de Españeiro	4	160	3	6	3,80	1.200
C. Enlace Borbés- Bouzas	3	55	7	5	1,50	250
id.	3	120	3	6	3,50	500
id.	3	130	3	5	4	500
id.	2	150	5	5	4	500
id.	2	114	3	5	3,90	300
id.	1	150	24	5	7	650
id.	1	130	22	5	7	650
id.	4	60	14	6	5,50	600
id.	1	260	6	5	6,10	1.200
id.	1	260	4,50	5	6,10	400
id.	1	260	4,50	5	6,10	400
id.	3	86,50	10	5	2,50	-
id.	1	220	12	5	-	1.400

FUENTE: Memoria Anual del Puerto y Ría de Vigo. 1980.

cionada con la actividad pesquera como a la creación del Arsenal en El Ferrol en 1726. Su desarrollo moderno se remonta a la década de los cuarenta con la constitución de la Empresa Nacional Bazán con capital del INI en un 100 por ciento y Astano en la que participa también el INI con un 60 por ciento. El núcleo de Ferrol se especializa en la construcción de buques de guerra y mercantes (Bazán) y en la de grandes petroleros (Astano) mientras que Vigo dedica la mayor parte de su producción a buques pesqueros.

Los astilleros gallegos al igual que los nacionales en general se han desarrollado en forma relativamente integrada, en contra de las tendencias modernas del sector a nivel mundial, según las cuales la actividad de astilleros incluye solamente el montaje del casco y se apoyan en la existencia de una potente industria auxiliar; de ahí el escaso desarrollo de la industria auxiliar naval en Galicia. Prácticamente en establecimientos de cierta entidad sólo se han detectado - mediante el Directorio de Empresas de más de 50 obreros - dos en El Ferrol y ocho en Vigo que declaran una actividad relacionada con los astilleros. Aunque, efectivamente además de éstas, algunas de las empresas de fundición, calderería e instalaciones en general existentes en Galicia se apoyan en facturaciones para los astilleros, la representación gallega de industria auxiliar naval se puede calificar de muy escasa, incluso en un contexto nacional en el que esta actividad tampoco se ha desarrollado de acuerdo con la importancia del sector de construcción naval (12).

El Cuadro 5.26 nos muestra el conjunto de instalaciones destinadas a la construcción y reparación de buques situadas en la ría de Vigo. Cabe destacar el dique flotante, único existente en toda Galicia, que con una eslora exterior de 217,6 metros fue construido en 1970; los 20 astilleros que totalizan 35 gradas siendo la mayor de ellas de 220 metros de longitud y los 19 varaderos con rampas con capacidad para admitir buques de hasta 1.500 toneladas.

Doce fábricas de hielo y almacenes frigoríficos que totalizan 235.988 m.³ de capacidad de almacenamiento y 655 toneladas de producción diarias, dan idea de la importancia que tiene este puerto por lo que al sector pesca se refiere. De las variadas instalaciones pesqueras situadas en El Berbés, Bouzas, Canido, Casantes y Arcade dependientes de la Junta del Puerto y Ría de Vigo, da detallada cuenta el Cuadro 5.27. También existen instalaciones pesqueras en otros puertos de la ría, tales como Cangas, Moaña y Redondela.

El total de embarcaciones matriculadas en 31 de diciembre eran de 4.188 en el puerto de Vigo, 1.094 en el de Redondela y 2.189 en los de Cangas y Moaña. Las 128.889 TRB de las flotas de altura y gran altura con base en el puerto de Vigo reflejan con meridiana claridad la magnitud e importancia que para este puerto tiene la pesca.

Así, puede considerarse a dicha ciudad como el primer puerto pesquero de Europa occidental con descargas de toda clase de especies por los diferentes tipos de flota, desde la artesanal hasta gran altura, alcanzando un total de cerca

373.-

CUADRO 5.27
ALMACENES FRIGORÍFICOS, FABRICAS DE HIELO E INSTALACIONES
PESQUERAS DE VIGO

<u>ALMACENES FRIGORÍFICOS Y FABRICAS DE HIELO</u>			
Situación	Propietario	Capacidad de almace namiento (m. ³)	Capacidad de produc ción (Tns/día)
Rande	S.A.Eduardo Vieira	12.500	-
La Rioux	Frigoríficos de Galicia	60.000	-
Puerto Pesquero Dársena núm. 4	Frigoríficos de Vigo	7.220	250
Zona Industrial Pesquera	id.	25.000	40
Bouzas	id.	2.066	80
Zona Industrial Pes- quera	S.A. Eduardo Vieira	1.040	-
id.	M.A.R., S.A.	59.212	195
id.	Frigoríficos Puerta Prado	28.000	-
id.	Frigoríficos Barbés	15.300	90
id.	Aucosa	10.350	-
Guixar	Icopesa	1.500	-
Chapela	Pescanova, S.A.	13.800	-
TOTALES		235.988	655

374.-

(continuación)

INSTALACIONES PESQUERAS

<u>Clase de instalación</u>	<u>Situación</u>	<u>Prop.</u>	<u>Superficie (m.²)</u>
<u>Lonjas</u>			
Pesca litoral	Puerto Pesquero-Berbés	J.P.	2 plantas de 720
Pesca litoral. Tinglado nº 1	id.	J.P.	823
Pesca de altura (Naves núms. 1 al 4)	id.	J.P.	5.810
Marisco	Puerto Cesantes	J.P.	110
Pesca litoral	Puerto Canido	J.P.	60
Marisco	Puerto Arcade	J.P.	52
<u>Preparación y envase del pescado</u>			
Pabellón nº 1	Puerto Pesquero-Berbés	J.P.	2 plantas de 1.375
Pabellones núms. 2,3 y 4	id.	J.P.	2 plantas de 4.095
Tinglado general	id.	J.P.	2.385
Nave general	id.	J.P.	300
<u>Casetas para industrias de pesca</u>			
Departamentos para vendedores	Puerto Pesquero-Berbés	J.P.	Planta 1ª de 944 - Planta baja de 406

375.-

(conclusión)

INSTALACIONES PESQUERAS

<u>Clase de instalación</u>	<u>Situación</u>	<u>Prop.</u>	<u>Superficie (m.²)</u>
<u>Casetas para industrias de pesca</u>			
Almacén de cajas de exportación	Puerto Pesquero-Berbés	J.P.	1.028
Tinglado cajas descarga	id.	J.P.	600
Almacenes pescadores litoral	Puerto Pesquero-Dárse- na núm. 1 - Barbés	J.P.	940
Almacenes pescadores litoral	Puerto Pesquero-Dárse- na núm. 2 - Barbés	J.P.	2 plantas de 1.506
Almacenes armadores altura	Puerto Pesquero-Bouzas	J.P.	2 plantas de 3.454
Almacén reparación redes	id.	J.P.	5.000
Almacenes armadores Cesantes	Muelle Cesantes	J.P.	252

FUENTE: Memoria Anual del Puerto y Ría de Vigo. 1980

376.-

CUADRO 5.28

EMBARCACIONES DE PESCA Y PESCA DESEMBARCADA EN EL PUERTO DE
VIGO

EMBARCACIONES DE PESCA			
Embarcaciones	Total	Altura	Bajura
<u>Matriculadas en 31 de diciembre</u>			
Puerto de Vigo			
Núm.	4.118	909	3.279
TRB	299.223	263.869	35.354
Puerto de Cangas y Moaña			
Núm.	2.189	2	2.187
TRB	3.412	190	3.222
Puerto de Redondela			
Núm.	1.094	-	1.094
TRB	2.017	-	2.017
<u>Con base en el puerto</u>			
Puerto de Vigo			
Núm.	412	247	165
TRB	140.169	128.889	11.280
Puerto de Cangas y Moaña			
Núm.	911	9	902
TRB	2.946	1.039	1.907
Puerto de Redondela			
Núm.	1.796	-	1.796
TRB	2.574	-	2.574

377.-

<u>PESCA CAPTURADA</u>		(conclusión)
Clase de pesca	Peso(Kgs.)	Valor en 1ª venta (Ptas.)
<u>Pesca fresca:</u>		
Moluscos (de viveros flo- tantes)	13.798.000	316.775.000
Moluscos de bancos natu- rales	3.119.186	261.335.391
Crustáceos	244.502	91.982.503
Mamíferos	2.345.050	13.045.665
Peces	50.748.556	3.972.003.922
<u>Total pesca fresca</u>	<u>70.255.294</u>	<u>4.655.142.481</u>
Bacalao verde	5.234.173	784.675.950
<u>Buques congeladores y factoría :</u>		
Pesca congelada	101.547.801	14.831.895.090
Derivados de la pesca	1.664.861	16.648.610
<u>Total pesca de buques con- geladores y factoría</u>	<u>103.212.662</u>	<u>14.848.543.700</u>
<u>TOTAL PESCA</u>	<u>178.702.129</u>	<u>20.288.362.131</u>

FUENTE: Memoria Anual del Puerto y Ría de Vigo. 1980.

CUADRO 5.28a

DISTRIBUCION POR MESES DE LA PESCA DESCARGADA EN LOS MUELLES DE
"EL BERGUES"

MESES	Caladas descar- gadas	MOLUSCOS		CRUSTACEOS		PECES		TOTALES	
		Kilogramos	Pesetas	Kilogramos	Pesetas	Kilogramos	Pesetas	Kilogramos	Pesetas
Enero	357	209.098	33.445.451	22.135	6.507.220	2.617.194	235.677.147	2.848.427	275.629.818
Febrero	375	162.041	16.981.098	10.653	3.458.530	2.861.819	279.559.853	3.034.513	299.999.481
Marzo	387	168.057	15.852.174	6.598	3.305.895	3.738.459	313.322.977	3.913.114	332.481.046
Abril	429	302.619	44.108.205	7.838	3.858.500	4.379.850	308.115.477	4.690.307	356.082.182
Mayo	555	245.700	11.246.422	21.370	9.209.420	5.324.472	333.448.388	5.591.542	353.904.230
Junio	527	167.847	6.294.155	38.500	11.460.530	4.446.415	320.685.749	4.652.762	338.440.434
Julio	525	128.460	6.778.616	55.611	14.640.290	4.971.746	384.093.809	5.155.817	405.512.715
Agosto	587	101.850	6.314.484	25.586	13.595.135	4.482.013	334.858.544	4.609.449	354.768.163
Septiembre	650	135.960	11.790.110	21.514	10.620.873	4.827.061	362.470.894	4.984.535	384.881.877
Octubre	485	151.365	13.763.620	6.517	3.560.010	4.302.145	331.542.425	4.460.027	348.868.055
Noviembre	399	1.029.540	86.110.676	14.412	4.576.975	4.120.525	331.293.463	5.164.477	421.981.114
Diciembre	522	341.877	33.718.534	13.588	7.489.125	4.651.809	411.587.042	5.007.274	452.774.701
TOTALES	5.798	3.144.414	286.403.545	244.322	92.282.503	50.723.508	3.946.635.768	54.112.244	4.325.321.816

FUENTE: Memoria Anual del Puerto y Ría de Vigo. 1980.

378.-

CUADRO 5.29

DISTRIBUCION DE LA PESCA DESCARGADA POR ESPECIES Y PRECIOS
EN EL PUERTO DE VIGO DURANTE 1980

Especies	Kilogramos	% en peso	Valor pesetas	% en valor	Precio Medio
<u>PESCA FRESCA</u>					
<u>PECES</u>					
<u>GLUPEIFORMES</u>					
Espadín	324.772		2.476.407		7,63
Parrocha	4.029.153		57.507.355		14,28
Sardina	8.255.223		82.808.225		10,04
Total familia	12.609.148	7,06	142.791.987	0,70	11,33
<u>ANGUILIFORMES</u>					
Congrio	201.429		26.793.064		133,02
Total familia	201.429	0,11	26.793.064	0,13	133,02
<u>ESCOMBRIFORMES</u>					
Caballa	1.233.618		17.769.096		14,41
Pez Espada	430.165		93.080.127		216,39
Arón	278.226		43.722.635		157,15
Bonito	1.292.792		253.183.026		195,85
Listados	55.522		6.606.245		118,99
Total familia	3.290.323	1,84	414.361.129	2,04	125,94
<u>CARANGIFORMES</u>					
Jurel	4.524.425		85.686.841		18,94
Palometa Negra	2.625.615		279.161.438		106,33
Sables y Otros	281.600		10.711.280		38,04
Total familia	7.431.642	4,16	375.559.559	1,85	50,54

379.-

(continuación)

Especies	Kilogramos	% en peso	Valor pesetas	% en valor	Precio Medio
PERCIFORMES					
Besugo	281.207		58.421.743		207,75
Lubina	42.516		22.857.750		537,63
Mero	413.318		119.907.480		290,11
Rape	3.653.583		555.142.157		151,95
Beretes y Otros	2.474.327		84.555.984		34,18
Total familia	6.864.951	3,84	840.885.114	4,15	122,49
PLEURONECTIFORMES					
Gallos	7.781.169		1.066.178.230		137,03
Lenguado	62.483		35.803.291		573,01
Rodaballo	7.281		5.642.440		774,96
Sollos y Otros	1.323.440		60.097.124		45,41
Total familia	9.174.373	5,13	1.167.721.135	5,76	127,29
GADIFORMES					
Abadejo	885.281		47.662.867		53,84
Bacaladilla	801.350		10.244.405		12,79
Bacalao	391.869		47.033.520		120,03
Brotol	133.560		10.423.701		78,05
Eglefino	912.907		38.944.795		42,67
Fanecas	772.024		56.555.422		73,26
Marucas	714.740		47.504.040		66,47
Merluza	173.584		80.023.879		461,01
Pescadilla	2.960.623		622.150.344		210,15
Total familia	7.745.938	4,34	960.542.973	4,73	124,01
ELASMOBRANQUIOS					
Batoideos	1.936.080		19.884.013		10,28
Escualos	1.367.665		7.816.480		5,72
Total familia	3.303.745	1,85	27.700.493	0,14	8,39
VARIOS					
Varios	127.007		15.648.468		123,21
Total varios	127.007	0,07	15.648.468	0,08	123,21
TOTAL PESCES	50.748.556	28,40	3.972.003.922	19,58	78,27

380.-

(continuación)

Especies	Kilogramos	% en peso	Valor pesetas	% en valor	Precio Medio
CRUSTACEOS					
MACRUROS					
Cigalas	241.311		88.420.503		366,42
Quisquilla	1.239		1.500.000		1.210,66
Total familia	242.550	0,13	89.920.503	0,44	370,73
BRANQUIUROS					
Nécora	1.952		2.062.000		1.056,36
Total familia	1.952	0,01	2.062.000	0,01	1.056,36
TOTAL CRUSTACEOS	244.502	0,14	91.982.503	0,45	376,21
MOLUSCOS					
BIVALVOS					
Almeja Fina	14.796		10.121.438		684,07
Almeja Babosa	306.601		73.331.629		239,18
Navajas	5.591		1.145.400		204,87
Vieiras	1.344		1.024.354		762,17
Berbercho	898.343		43.347.050		48,26
Total familia	1.226.675	0,68	128.969.871	0,64	105,14
CEFALOPODOS					
Calamar	209.985		40.885.910		194,71
Jibia	3.675		526.335		143,23
Pulpo	1.336.442		78.693.552		58,89
Volador	342.409		12.259.723		35,81
Total familia	1.892.511	1,06	132.365.520	0,65	69,95
TOTAL MOLUSCOS	3.119.186	1,74	261.335.391	1,29	83,78
MAMIFEROS					
MISTACOCETOS					
Ballena	2.211.250		12.604.125		5,70
Total familia	2.211.250	1,24	12.604.125	0,06	5,70

381.-

(conclusión)

Especies	Kilogramos	% en peso	Valor pesetas	% en valor	Precio Medio
<u>ODONTOCETOS</u>					
Cachalote	133.800	0,07	441.540		3,30
Total familia	133.800		441.540		3,30
TOTAL MAMIFEROS.	2.345.050	1,31	13.045.665	0,06	5,57
TOTAL PESCA FRESCA	56.457.294	31,59	4.338.367.481	21,38	76,85
<u>PESCA CONGELADA</u>					
Filetes	6.287.232	56,33	1.100.265.600	73,11	175,00
Marisco	9.988.265		4.995.005.500		500,00
Merluza	5.085.791		762.838.650		150,00
Calamar	6.133.036		1.103.946.480		180,00
Jibia	102.445		9.220.050		90,00
Pulpo	2.616.019		235.441.710		90,00
Volador	13.643.016		818.580.960		60,00
Pescadilla	48.009.001		4.800.900.100		100,00
Rosada	4.417.734		706.866.940		160,00
Túridos	711.320		71.132.000		100,00
Variado	4.553.942		227.697.100		50,00
TOTAL PESCA CONGELADA.	101.547.801	56,33	14.831.895.090	73,11	146,05
<u>BACALAO VERDE</u>					
Bacalao verde	5.234.173	2,93	784.675.950	3,87	150,00
TOTAL BACALAO VERDE	5.234.173		784.675.950		150,00
<u>DERIVADOS DE LA PESCA</u>					
Harina de Pescado	1.664.861	0,93	16.648.610	0,08	10,00
TOTAL DERIVADOS.	1.664.861		16.648.610		10,00
<u>VIVEROS FLOTANTES</u>					
Mejillón	12.970.000	7,72	192.575.000	1,56	14,85
Ostras	828.000		124.200.000		150,00
TOTAL VIVEROS.	13.798.000	7,72	316.775.000	1,56	22,96
SUMA DE TOTALES	178.702.129	100,00	20.288.362.131	100,00	113,53

FUENTE: Memoria Anual del Puerto y Ría de Vigo. 1980.

de 180.000 toneladas anuales. Las 178.702 toneladas de pesca desembarcadas en 1980 supusieron un incremento del 1,55 por 100 del tonelaje descargado sobre el año anterior y un 8,22 por 100 del valor total que ascendió a 20.288 millones de pesetas. Los incrementos se han producido en la pesca fresca (3,25 %), en los viveros (5,99 %) y en la pesca congelada (2,49 %), sobrepasando las descargas de esta última las cien mil toneladas, mientras se aprecian disminuciones en las capturas de bacalao y cetáceos (Cuadros 5.28 y 5.29).

El Cuadro 5.30 nos muestra las principales obras en ejecución o terminadas en 1980 en el puerto y ría de Vigo. En el primer apartado de obras en ejecución, del plan trienal del MOPU 1981-83, figuran la adquisición en el puerto de Vigo de dos grúas de 12 Tm., así como la prolongación del muelle Transversal (primera fase). En el programa mínimo a desarrollar se recogen los proyectos de ampliación de la zona de servicio del puerto de Bouzas (primera fase), la urbanización de la terminal de transbordadores en su segunda fase y la adquisición de dos grúas de 12 toneladas. En el tercer apartado de programa en reserva "A" están previstos la construcción de nuevos almacenes en el muelle de Comercio y la urbanización de la ampliación de la zona de servicio del puerto en Bouzas, comprendiendo el cuarto y último bloque de programa de reserva "B" los siguientes proyectos: la terminal de contenedores (primera fase), el utillaje de carga, descarga y manipulación de graneles en el muelle Transversal y la adquisición de diez grúas de tres toneladas.

383.-

CUADRO 5.30

PRINCIPALES OBRAS EN EJECUCION O TERMINADAS EN EL AÑO 1980
PUERTO Y RIA DE VIGO

Nombre de la obra	Presupuesto aprobado líquido(Pts.)	Situación
- Proyecto modificado de mejora de vías férreas y de grúas en el muelle Transversal	18.703.925	Terminada. En plazo garantía
- Adquisición centralizada de 8 grúas de pórtico de 30 Tons. (1 para el puerto de Vigo)	48.072.774	Terminada. En plazo garantía
- Reformado de adquisición centra- lizada de 24 grúas de pórtico de 12 Tons. (2 para el puerto de Vigo)	79.683.633	Terminada. En plazo garantía
- Terminal de Transbordadores en el puerto de Vigo	281.779.241	Terminada. Pen- diente recepción
- Prolongación del muelle Transversal (1ª fase)	314.000.500	En ejecución
- Urbanización del Terminal de Transbordadores (1ª parte)	61.052.814	En ejecución
- Ampliación del muelle de Domayo	9.790.000	En ejecución
- Mejora de la carretera de servi- cio del Puerto Vigo, en El Con - Moaña	4.342.757	Terminada. En plazo garantía
- Proyecto modificado de termina- ción de la prolongación del dique-muelle de El Con-Moaña	5.192.233	Terminada. Pen- diente aproba- ción definitiva liquidación

FUENTE: Memoria Anual del Puerto y Ría de Vigo. 1980.

Posiblemente de cara al futuro el puerto de Vigo pueda y deba ser un gran puerto de tránsito, un gran puerto de graneles y un gran puerto de armamento, reparaciones y avituallamiento, si se saben utilizar como es debido sus extraordinarias condiciones naturales. Para lograr esto, se hace necesario conseguir las superficies adecuadas en sus muelles, así como las vías de comunicación terrestres necesarias que le acerquen a los puntos de consumo del país y a la posible zona de influencia portuguesa.

Desde el punto de vista técnico y propio de la organización portuaria, sería necesario reestructurar con las miras puestas siempre en el futuro, sus muelles de atraque y sus superficies de depósito, proyectando y construyendo muelles modernos para utilizar los mayores calados de la bahía, y depurando y rellenando dársenas de poco uso, para ofrecer así algo que el resto de los puertos, o no pueden ofrecer, o para hacerlo necesitan de cuantiosas inversiones (13). A pesar de que muchos factores parecen estar en contra, Vigo posee un gran puerto natural ya utillado y en posición privilegiada cara a las grandes rutas mundiales.

V.3. Puertos dependientes de la CAGP

V.3.1. Grupo de Puertos de Lugo

La carencia de instalaciones adecuadas, la insuficiente longitud de sus líneas de atraque y la falta de zonas de abrigo, agravada por el hecho de que su situación los ha convertido en puertos de refugio de numerosas embarcaciones pesqueras, tanto de bajura como de altura, constituyen las características comunes de la mayoría de los puertos menores de Galicia.

Los puertos del litoral lucense, situados en su mayor parte en el interior de las rías, son puntos base de una importante flota pesquera, destacando las de Ribadeo, Foz, Burela y Cillero, aunque gran parte de las descargas de estos barcos se realizan en otros puertos del litoral. También se cargan importantes volúmenes de cuarzo en el puerto de Cillero y de caolín en el de Burela.

La carencia de adecuadas zonas de abrigo, como ya hemos señalado, constituye un problema especialmente acusado en los puertos de esta costa, como consecuencia de la frecuencia e intensidad de los temporales en el litoral cantábrico, lo que redundo en la falta de seguridad de atraques y fondeos y obliga, con frecuencia, a la suspensión de las operaciones de descarga. Este problema presenta caracteres notables en el puerto de Burela, que une a un abrigo insuficiente las reducidas dimensiones de sus zonas de flotación y su escaso calado.

Falta de protección presentan, también, los puertos de Ribadeo y Cillero, aunque en este último está próxima a eliminarse ya que se encuentra muy avanzado el estudio que a

este respecto está elaborando la Dirección General de Puertos, cuyas obras proyectadas tienen un presupuesto aproximado de trescientos millones de pesetas y consistirán, fundamentalmente, en la construcción de nuevos muelles de atraque y de una dársena. Asimismo se desviará el curso del río Landro hacia la desembocadura de la ría para evitar en los muelles los aterramientos de arena, quedando - una vez concluido el desvío - un calado mínimo de cinco metros. Estas obras saldrán a subasta próximamente y supondrán sin duda una mejora importante en la infraestructura portuaria de Cillero, que se está convirtiendo en los últimos años en uno de los primeros del Cantábrico gracias a la eficacia de la Cofradía de Pescadores y al tesón de su patrón mayor Vicente Graddille.

También están proyectadas en el puerto de Cillero otras obras de menor cuantía, como son la construcción de galpones, cobertizos, almacenes y ampliación de las naves existentes para la preparación del pescado. Estas obras complementarias revisten asimismo gran importancia para las instalaciones portuarias, ya que permitirán realizar en seco muchas de las labores que hasta ahora se vienen efectuando al aire libre.

El Grupo de Puertos de Lugo es el que más número de varaderos posee del total de grupos de puertos gallegos, con nueve instalaciones que suman once rampas capaces de admitir buques de hasta 500 toneladas, como en el caso de Cillero. Otro tanto ocurre con los astilleros ya que dispone de cuatro empresas de este tipo que suman entre todas once gradas

387.-

CUADRO 5.31

CARACTERISTICAS DE LOS MUELLES DEL GRUPO DE PUERTOS DE LUGO

PUERTOS	MUELLES	
	m.l.	Calados menores de
Vegadeo	333	4 m.
Ribadeo	568	6 m.
Figueras	240	4 m.
Castropol	86	4 m.
Foz	1.050	4 m.
Burela	442	4 m.
Rinlo	20	4 m.
San Ciprián	50	4 m.
El Barquero	50	4 m.
Vicedo	50	4 m.
Vivero	140	4 m.
Cillero	315	8 m.

FUENTE: MOPU. Dirección General de Puertos y Costas

repartidas a lo largo del litoral (Cuadro 5.32).

Como es sabido, las actividades específicas de las zonas pesqueras son las de transformación vinculadas a la pesca que se encargan de proveerla de los medios de producción necesarios y de asegurar su mantenimiento. La producción de aparatos de pesca es frecuente, pero indudablemente la actividad

CUADRO 5.32

ASTILLEROS Y VARADEROS. GRUPO DE PUERTOS DE LUGO

<u>ASTILLEROS</u>				
PUERTOS	Propietario	Número de gradas	Anchura de las gradas(m.)	Longitud de las gradas(m.)
Figueras	F. Díaz	8	3,5 a 6	303
Foz	C. Beltrán	1	3,5	53
Foz	J.M. Néciga	1	4,1	42
Ribadeo	F. Fernández	1	4,1	59

<u>VARADEROS</u>						
PUERTOS	Núm. de rampas iguales	Long. de la rampa (m.)	Anchura (m.)	Pendiente %	Calado en el extremo (m.)	Máx. Tm. del buque admisible
Figueras	1	75	3,50	7	- 1	200
Ribadeo (Villavieja)	1	59	4,10	7	0	200
id.	1	60	3,80	7	0	200
id.	1	50	3,80	7	0	200
Foz	1	53	3,50	6,5	0	200
Foz	1	42	4,10	7	0	200
Cillero	3	100	3,00	5,7	0,5	500
Vicedo	1	129	4,00	6,5	0	100
Vicedo	1	146	4,00	4,5	1	120

FUENTE: CAGP. Memoria Anual 1980.

CUADRO 5.33

ALMACENES FRIGORIFICOS, FABRICAS DE HIELO E INSTALACIONES PESQUERAS
GRUPO DE PUERTOS DE LUGO

<u>ALMACENES FRIGORIFICOS Y FABRICAS DE HIELO</u>			
PUERTOS	Propietario	Capacidad de almace namiento (m. ³)	Capacidad de produc ción (Tns/día)
Ribadeo	J. Fernández	50	12
Foz	L. Casariego	50	20
Burela	V. González	100	20
Burela	Cofradía de Pescadores	300	60
Cillero	B. Insua	300	40

<u>INSTALACIONES PESQUERAS</u>				
PUERTOS	Lonja (m. ²)	Prep. y envase de pescado (m. ²)	Casetas para industrias pesca (m. ²)	Secaderos de redes (m. ²)
Ribadeo	320	-	564	668
Foz	-	-	1.038	2.052
Burela	200	-	1.053	-
San Ciprián	131	-	1.462	-
Cillero	150	-	620	-

FUENTE: CAGP. Memoria Anual 1960.

390.-

CUADRO 5.34
EMBARCACIONES DE PESCA Y PESCA DESEMBARCADA
GRUPO DE PUERTOS DE LUGO

PUERTOS	EMBARCACIONES DE PESCA			
	Matriculadas en 31 de diciembre		Con base en el puerto	
	Número	TRB	Número	TRB
Figueras	-	-	-	-
Castropol	-	-	-	-
Ribadeo	1.874	9.416	14	839
Rinlo	-	-	1	55
Foz	-	-	26	897
Burela	-	-	133	8.459
San Ciprián	-	-	55	2.047
Cillero	-	-	39	3.601
Vivero	174	5.417	33	132
Vicedo	-	-	21	149
El Barquero	-	-	25	155
TOTALES	2.048	14.833	347	16.334

391.-

(conclusión)

PUERTOS	PESCA CAPTURADA				
	Moluscos (Kg.)	Crustá- ceos K.	Peces (Kg.)	Peso total (Kg.)	Valor en la venta
Castropol- Figueras	1.653	1.038	3.289	5.980	1.817.275
Ribadeo	33.343	7.332	961.146	1.001.821	75.967.204
Rinlo	426	562	3.076	4.064	722.595
Foz	61.780	3.707	2.333.795	2.399.282	53.436.752
Burela	151.213	2.238	5.372.600	5.526.051	707.756.212
San Ciprián	-	-	54.827	54.827	8.738.185
Cillaro	19.867	1.519	3.611.753	3.633.139	455.700.808
Vivero	-	-	-	-	-
Vicedo	4.040	-	-	4.040	2.179.876
El Barquero	-	-	-	-	-
TOTALES . .	272.322	16.396	12.340.486	12.629.204	1.306.318.899

FUENTE: CAGP. Memoria Anual 1980.

más importante es la carpintería de ribera, que no sólo se ocupa de la reparación sino también de la construcción de embarcaciones para la pesca de litoral. Como en la casi totalidad de la industria integrada en la economía primaria, se trata generalmente de actividades en pequeña escala estrictamente vinculadas en la mayoría de los casos al mercado local, sin relaciones habituales con el mercado regional o con ámbitos mayores. Los rasgos más característicos del

conjunto de actividades de transformación integradas en la economía primaria son su estructura productiva basada en pequeños establecimientos y talleres; su mayoritaria vinculación al aparato productivo agrario, forestal y pesquero, tanto a través de la transformación de los productos primarios como a través de la producción de bienes intermedios para su funcionamiento, y su ámbito de mercado siempre reducido y a menudo meramente local (14).

El Grupo de Puertos de Lugo cuenta también con cinco fábricas de hielo y almacenes frigoríficos distribuidos por los puertos de Ribadeo, Foz, Burela y Cillero, siendo la de mayor producción la de la Cofradía de Pescadores de Burela con 60 Tm./día y una capacidad de almacenamiento de 300 m.³, si bien se ha instalado últimamente en Cillero una fábrica con mayor capacidad y más avanzadas técnicas de producción, así como un moderno complejo de túneles de frío, cámaras de congelación, salas de conservación, etc.

El resto de las instalaciones relativas a la pesca en los puertos lucenses puede definirse como insuficiente, destacando la falta de edificios para la lonja en Foz, así como la ausencia de secaderos de redes en Burela, San Ciprián y Cillero, ausencia por otro lado común en el resto de los puertos menores de Galicia con la excepción de Cedeira (Cuadro 5.33).

El número de embarcaciones matriculadas al 31 de diciembre de 1980 era para el total del grupo de 2.048 unidades que desplazaban 14.833 TRB, siendo Burela el puerto con

mayor volumen de barcos (133 unidades) y mayor tonelaje (8.459 TRB).

La pesca desembarcada por las flotas del Grupo de Puertos de Lugo en 1980 superó las 12.629 toneladas, correspondiendo 12.340 Tm. a peces, 272 Tm. a moluscos, y tan sólo poco más de 16 toneladas a crustáceos. El puerto con mayores capturas realizadas fue Burela con 5.526 toneladas seguido de Cillero con 3.633 Tm. (Cuadro 5.34).

La especialidad de la flota de Cillero, que mayoritariamente faena en aguas del Gran Sol, es la del pescado blanco de calidad capturado por el sistema de palangre, lo que le hace merecer cotizaciones interesantes ya que el pescado de arrastre se paga a un precio notablemente inferior. Fundamentalmente se captura merluza, aunque otras especies, como el rodaballo, el lenguado, el salmonete, la maruca - sucadáneo del bacalao, que en algunos lugares suelen vender por tal -, gallo y otras, también alcanzan precios relevantes. La pesca del bonito por parte de la flota de Cillero, no tiene la significación económica que representa para la de Burela, cuyas tres cuartas partes aproximadamente están dedicadas en la actualidad a este menester, dando ocupación a unos seiscientos marineros del millar censados. El comienzo de la campaña bonitera para los barcos burelenses suele ser a principios del mes de junio, haciendo cada temporada de cuatro a cinco mareas, y concluyendo cada año el 30 de septiembre. Las aguas en que suele faenar la flota de este último puerto son las del archipiélago de Azores, aunque la pesca viene desplazándose cada año a zonas más próximas a Galicia.

GRAFICO 5.12

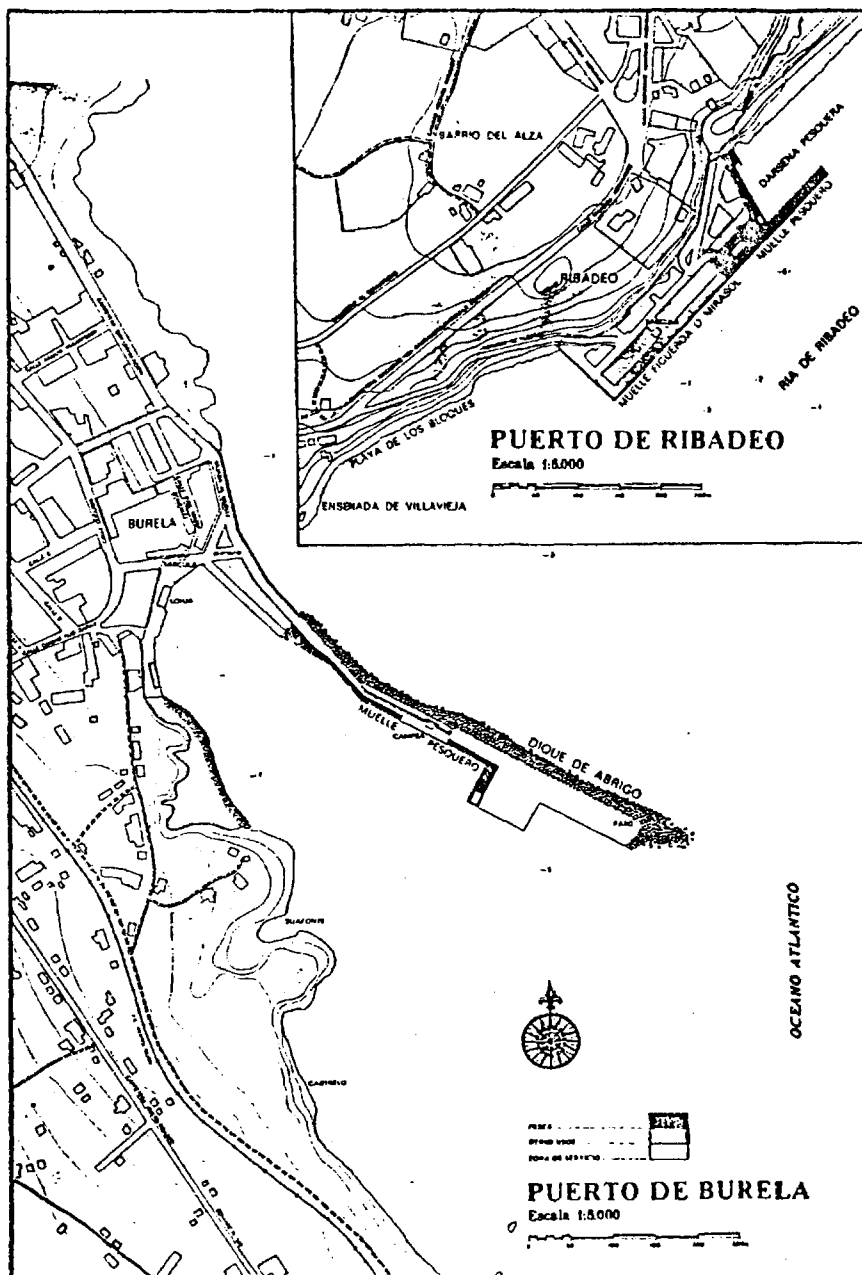


GRAFICO 5.13

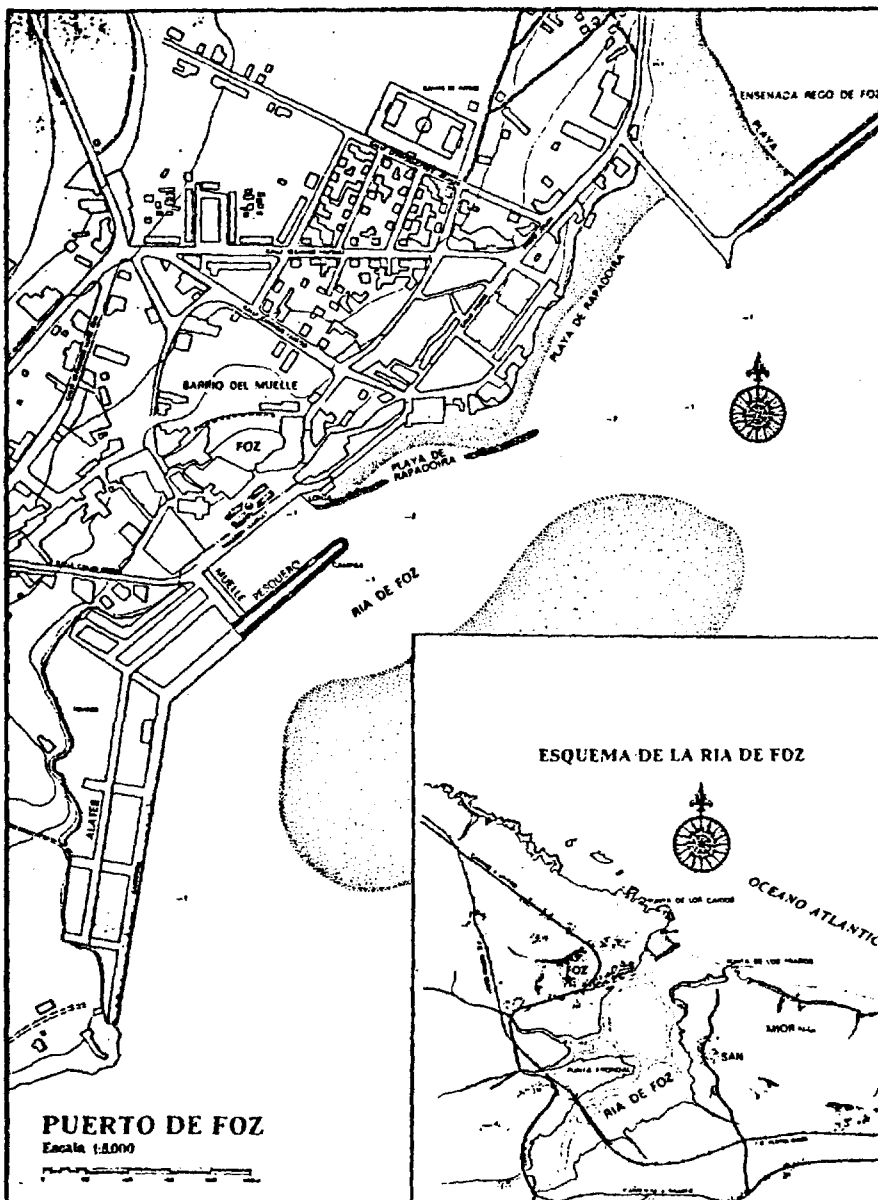


GRAFICO 5.14

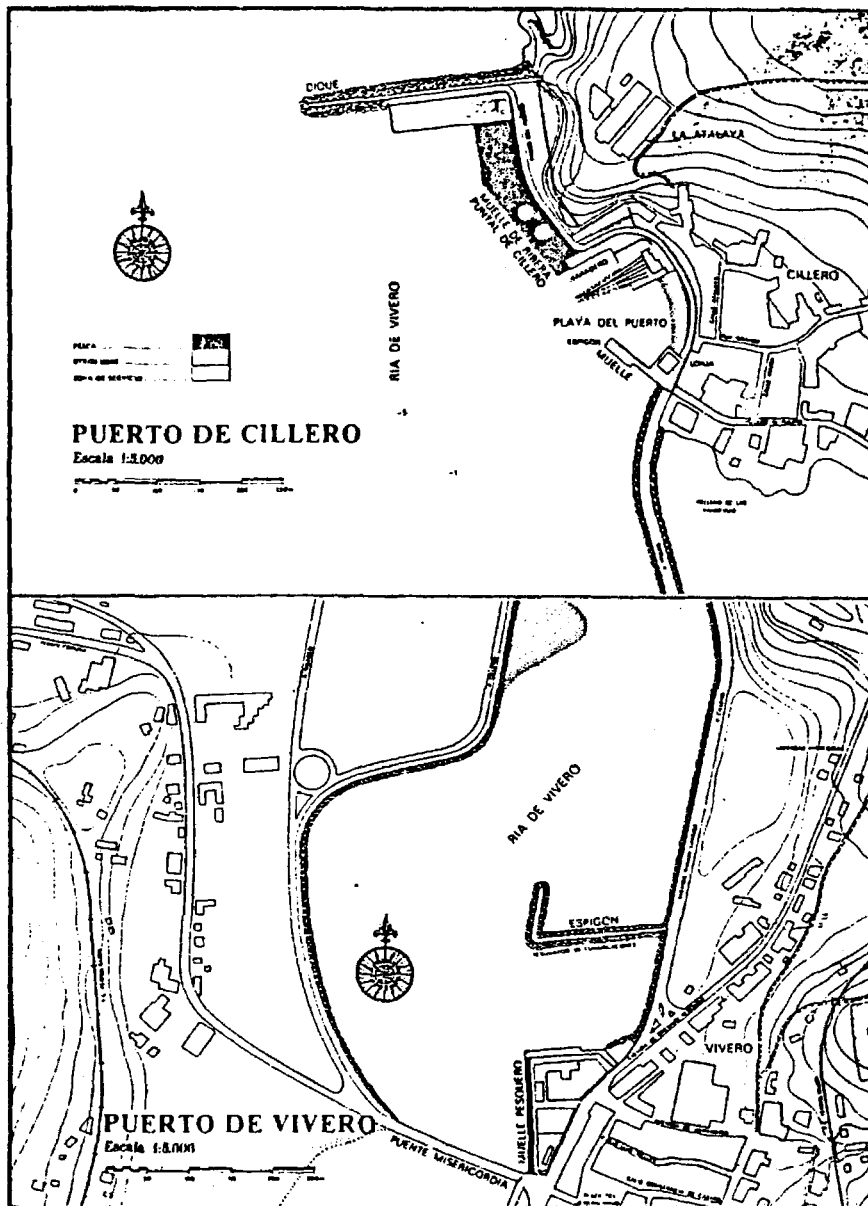
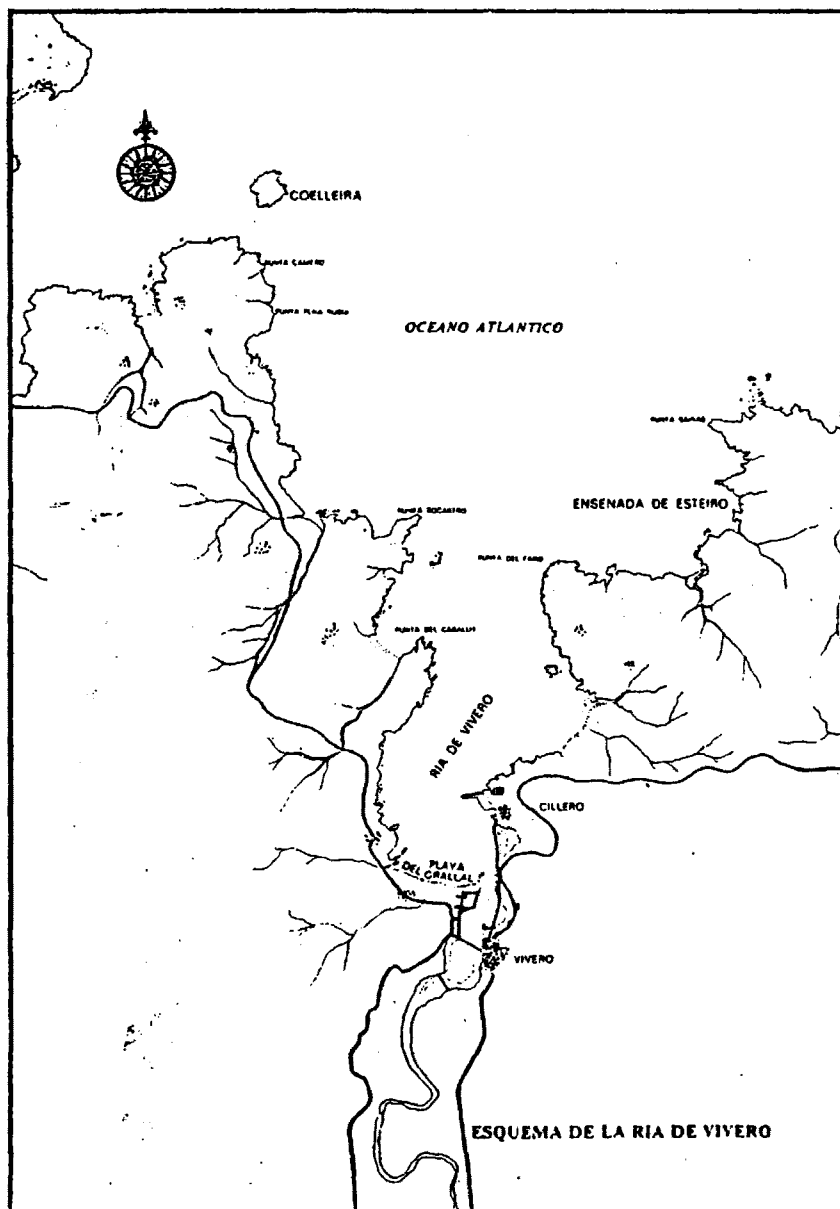


GRAFICO 5.15



V.3.2. Grupo de Puertos de La Coruña (Norte)

El Grupo de Puertos de La Coruña (Norte) ocupa el cuarto lugar en el ranking nacional de los puertos menores dependientes de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos (CAGP) en cuanto a volumen de pesca desembarcada (Cuadro 5.48), siendo de mayor relevancia los de Cariño, Cedeira, Malpica y Sada. En cuanto al movimiento de mercancías, los principales volúmenes corresponden a las cargas de dunita y maderas en el puerto de Cariño, y de diversos tráficos de ría, entre los que destaca la descarga de áridos para la construcción en Puente deume.

Cuenta este grupo con cinco pequeños varaderos que suman entre todos una longitud de 368 metros de rampas, estando situado en Cariño el mayor de ellos con una capacidad para embarcaciones de hasta 150 toneladas (Cuadro 5.36). Los almacenes frigoríficos y fábricas de hielo, tanto en este grupo como en el grupo de Pontevedra, son inexistentes. Ello es debido sin duda a que el peso específico de puertos como La Coruña y Vigo eclipsan toda posibilidad de desarrollo de los puertos menores por su relativa cercanía con aquéllos.

El puerto de Sada dispone de 360 m² de lonja, 1.026 m² de instalaciones para la industria de la pesca y 872 m² para la preparación y envase de pescado, todas ellas propiedad de la CAGP. Cayón es el puerto de este grupo que cuenta con menor extensión de lonja - tan sólo 60 m² - y menos instalaciones dedicadas a la industria pesquera (126 m²), siendo Cedei

399.-

CUADRO 5.35
CARACTERISTICAS DE LOS MUELLES DEL GRUPO DE PUERTOS DE
LA CORUÑA (Norte)

PUERTOS	MUELLES	
	m.l.	Calados menores de
Ortigueira	200	4 m.
Cariño	383	8 m.
Cedeira	160	4 m.
Ares	100	4 m.
Puentedeume	150	4 m.
Sada	435	6 m.
Betanzos	200	4 m.
Cayón	110	4 m.
Malpica	263	6 m.
Corme	150	6 m.
Lago	250	6 m.

FUENTE: MOPU. Dirección General de Puertos y Costas

ra el único puerto de este conjunto que dispone de 1.687 m.² destinados a secaderos de redes (Cuadro 5.37).

Por su parte Malpica es el puerto con mayor número de embarcaciones (104 unidades), si bien por su tonelaje es Cariño quien ostenta el primer puesto dentro de este grupo con 3.276 TRB, seguido de Cedeira con 2.380 TRB y cien barcos con base en su puerto (Cuadro 5.38).

400.-

CUADRO 5.36
VARADEROS. GRUPO DE PUERTOS DE LA CORUÑA (Norte)

PUERTOS	Núm. de rampas iguales	Long. de la rampa (m.)	Anchura (m.)	Pendiente %	Calado en el extremo (m.)	Máx. Tm. del buque admisible
Cariño	1	114	10	6	1	150
Cedeira	1	97	6,5	6,7	0,5	30
Sada	1	60	10	7,5	0	30
Malpica	1	42	9	9	0	30
Lage	1	55	10	-	0,5	30

FUENTE: CAGP. Memoria Anual. 1980.

CUADRO 5.37
INSTALACIONES PESQUERAS. GRUPO DE PUERTOS DE LA CORUÑA (Norte)

PUERTOS	Lonja (m. ²)	Prep. y envase de pescado (m. ²)	Casetas para industrias pesca (m. ²)	Secaderos de redes (m. ²)
Cariño	280	332	566	-
Cayón	60	-	126	-
Cedeira	300	517	575	1.687
Corme	113	150	-	-
Lage	80	322	-	-
Malpica	320	50	-	-
Ortigueira	-	-	300	-
Sada	360	872	1.026	-

FUENTE: CAGP. Memoria Anual 1980.

401.-

CUADRO 5.38
EMBARCACIONES DE PESCA Y PESCA DESEMBARCADA
GRUPO DE PUERTOS DE LA CORUÑA (Norte)

PUERTOS	EMBARCACIONES DE PESCA			
	Matriculadas en 31 de diciembre		Con base en el puerto	
	Número	TRB	Número	TRB
Ares	-	-	30	68
Carliño	-	-	66	3.276
Cayón	-	-	16	223
Cedeira	-	-	100	2.380
Corme	204	1.267	19	228
Espasante	-	-	41	1.825
Lage	-	-	46	271
Malpica	-	-	104	999
Miño	-	-	15	45
Ortigueira	89	1.637	20	59
Puentedeume	-	-	29	160
Sada	63	678	47	661
TOTALES	356	3.582	533	10.195

402.-

(conclusión)

PUERTOS	PESCA CAPTURADA				
	Moluscos (Kg.)	Crustá- ceos Kg	Peces (Kg.)	Peso total (Kg.)	Valor en la venta
Ares	-	-	-	-	-
Cariño	196.816	-	2.576.601	2.773.417	615.629.031
Cayón	17.691	-	1.323.750	1.341.441	26.939.678
Cedeira	242.251	26.543	1.391.716	1.660.510	464.971.834
Corme	25.199	10.561	205.015	240.775	36.368.567
Lage	74.864	6.685	1.420.920	1.502.469	84.738.823
Malpica	514.693	4.277	6.169.161	6.688.131	302.528.604
Ortigueira- Espasante	73.042	-	-	73.042	7.642.380
Puentedeume	116.434	-	8.463	124.897	9.255.570
Sada	25.615	335	10.568.900	10.594.850	182.576.020
TOTALES .	1.286.605	48.401	23.664.526	24.999.532	1.730.650.507

FUENTE: CAGP. Memoria Anual 1980.

En 1980 la Flota de Sada fue la que realizó mayores capturas con más de 10.594 toneladas, seguida de la de Malpica con 6.688 Tm. Los últimos lugares los ocupan Puentedeume y Ortigueira-Espasante con 124 y 73 toneladas respectivamente, dándose el caso de que en el puerto de Ares durante ese año no se contabilizó captura alguna, siendo Cariño el puerto que ha obtenido el mayor volumen de ventas con un ejercicio anual de más de 615 millones de pesetas (Cuadro 5.38).

GRAFICO 5.16

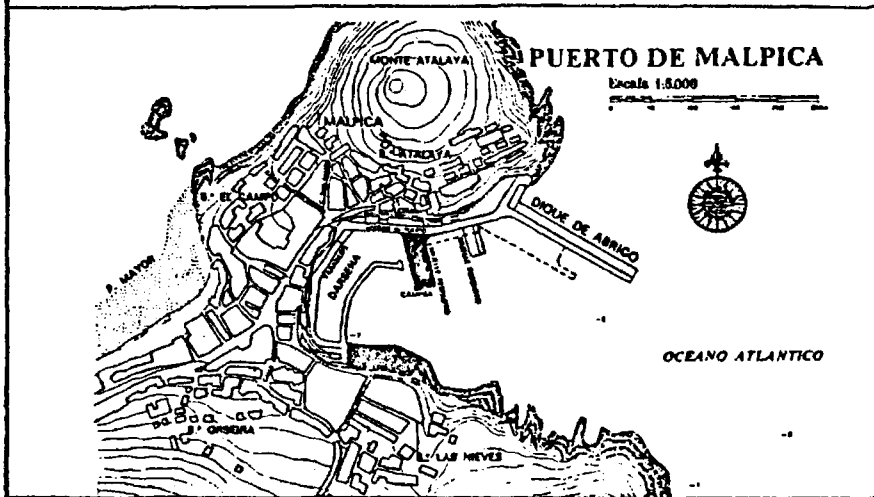
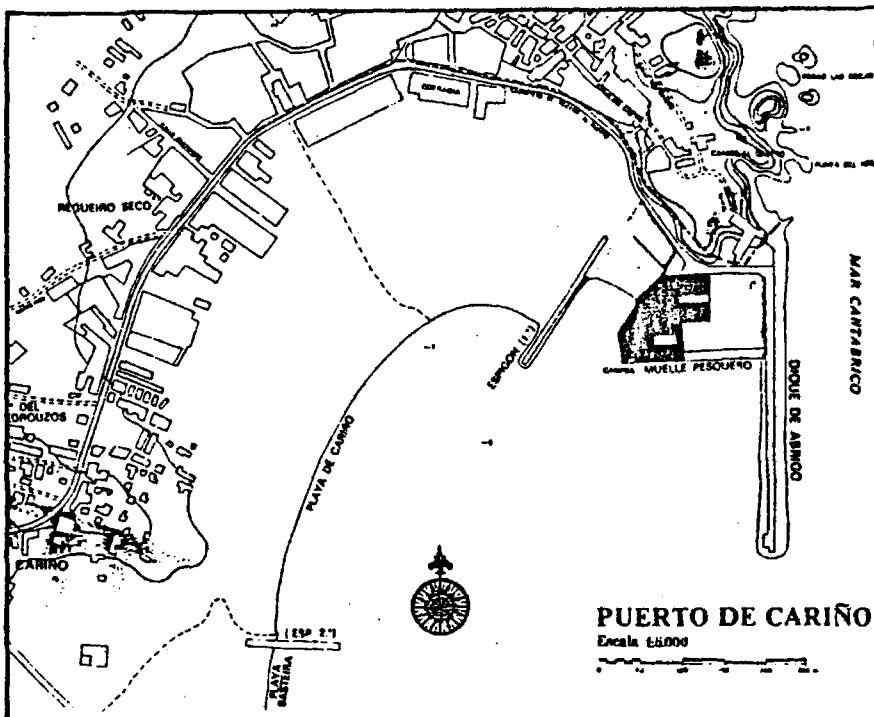


GRAFICO 5.17

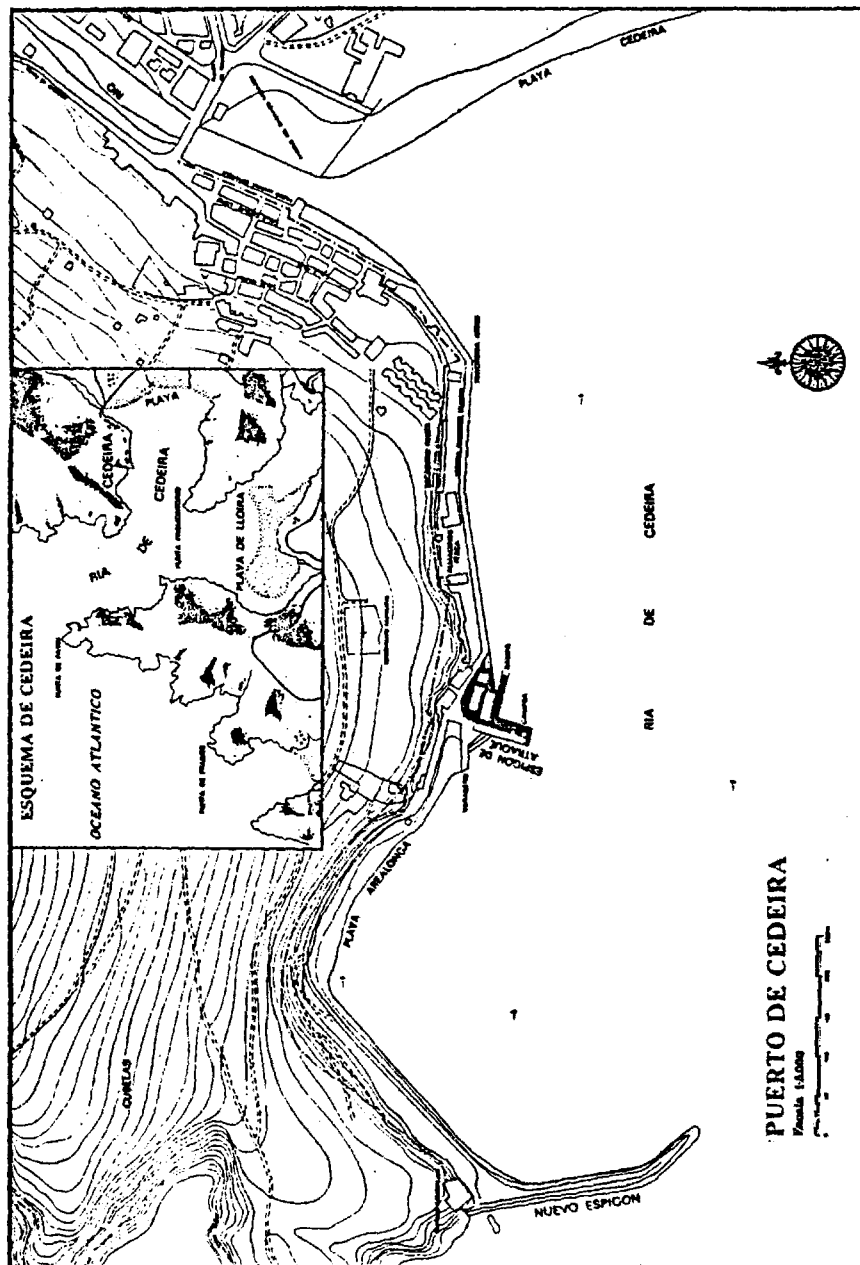


GRAFICO 5.18

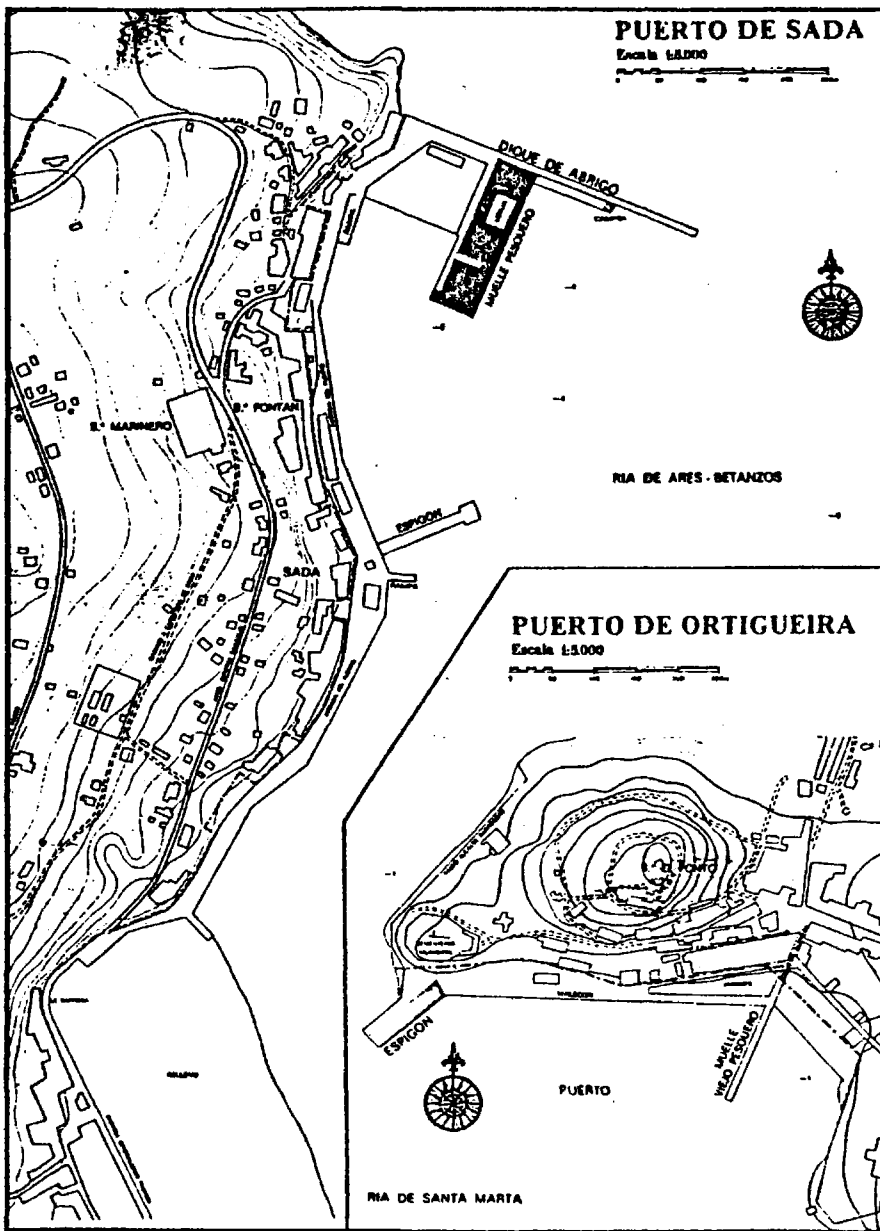
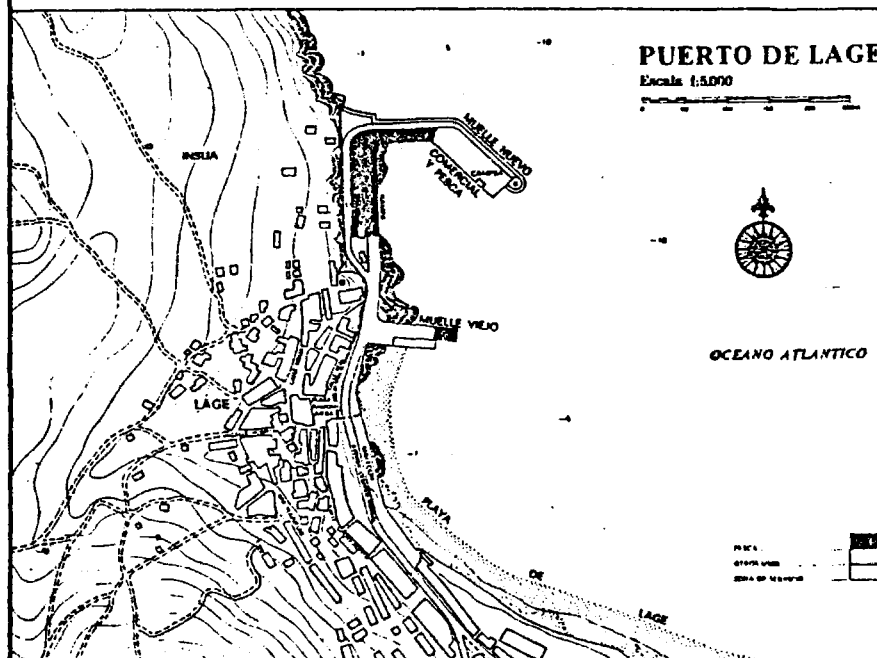
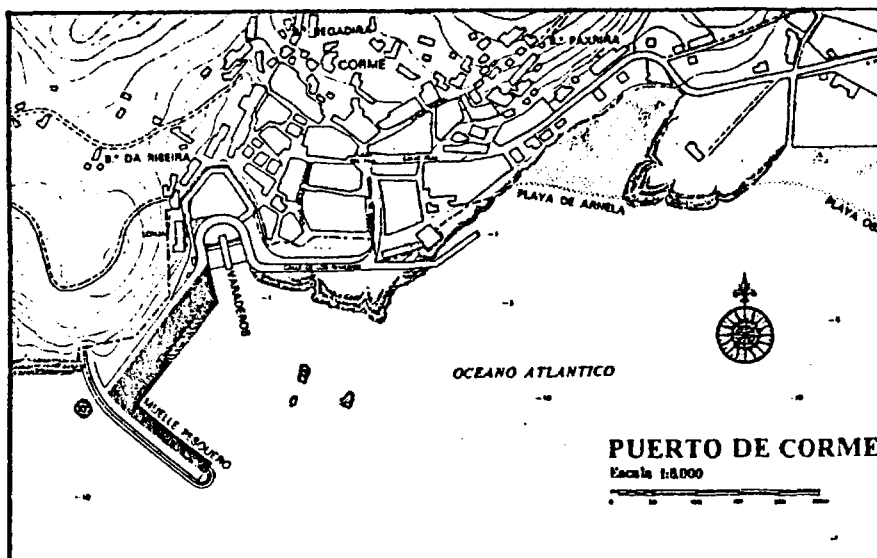


GRAFICO 5.19



V.3.3. Grupo de Puertos de La Coruña (Sur)

El Grupo de Puertos de La Coruña (Sur) es el que comprende, de los cuatro gallegos, el mayor número de puertos y ocupa el segundo lugar, tanto por el volumen de pesca desembarcada (después de Las Palmas) como por el valor alcanzado (después de Vizcaya), en el ranking nacional de los puertos menores dependientes de la CAGP (Cuadro 5.48). Las descargas pesqueras se concentran principalmente en Santa Eugenia de Riveira y Aguiño, destacando también Muros como puerto base de avitallamiento, aun cuando las descargas en él sean menores. En el puerto de Cée se mueven mercancías relacionadas con la siderurgia local, mientras que en La Puebla del Caramiñal, Noya, Cabo de Cruz y Bodión, es el tráfico de ría el que tiene una especial relevancia.

Dentro de este grupo de 22 puertos destacan por sus características los de Cée, Muros y Riveira, al estar equipados con la mejor infraestructura del conjunto, lo que no quiere decir que sea suficiente, sobre todo en el caso de Santa Eugenia. Cée totaliza 540 metros de línea de atraque, de los cuales 300 m. poseen calados comprendidos entre los 6 y 8 m. y otros 130 m. superan los 4 m. El puerto de Muros suma 625 metros lineales de muelles, de los cuales 100 m. tienen calado hasta 8 m. El puerto de Santa Eugenia de Riveira, situado en el litoral Norte de la ría de Arosa, cuenta con 1.045 metros de línea de atraque, de los cuales 220 m. están comprendidos entre los 6 y los 8 metros de calado, otros 180 m. en-

CUADRO 5.39
 CARACTERISTICAS DE LOS MUELLES DEL GRUPO DE PUERTOS DE
 LA CORUÑA (Sur)

PUERTOS	MUELLES	
	m.l.	Calados menores de
Camelle	90	4 m.
Camariñas	340	4 m.
Mugía	50	4 m.
Finisterre	200	4 m.
Corcubión	210	6 m.
Cée	540	8 m.
El Pindo	95	4 m.
Portocubelo	65	4 m.
Muros	625	8 m.
Esteiro	60	4 m.
El Freijo	205	4 m.
Noya	70	4 m.
Portosín	120	4 m.
Puerto del Son	160	4 m.
Corrubedo	70	4 m.
Aguiño	225	6 m.
Santa Eugenia de Riveira	1.045	8 m.
Puebla del Caramiñal	265	4 m.
Escarabote	70	4 m.
Cabo de Cruz	65	4 m.
Bodión	40	4 m.
Rianjo	235	4 m.

FUENTE: MOPU, Dirección General de Puertos y Costas

tre los 4 y los 6 m. y los restantes 645 m. tienen calados inferiores a los 4 m. (Cuadro 5.39).

De todo este conjunto de puertos, tan sólo Riveira cuenta con un pequeño varadero - totalmente insuficiente para atender a las necesidades de su numerosa flota - y Cée con un astillero, lo que denota la gran escasez de instalaciones destinadas a la construcción, reparación y mantenimiento de buques con que cuenta el grupo (Cuadro 5.40). Por lo que respecta a fábricas de hielo y almacenes frigoríficos, sólo Fi-

CUADRO 5.40

ASTILLEROS Y VARADEROS. GRUPO DE PUERTOS DE LA CORUÑA (Sur)

<u>ASTILLEROS</u>				
<u>PUERTOS</u>	<u>Propietario</u>	<u>Número de gradas</u>	<u>Anchura de las gradas(m.)</u>	<u>Longitud de las gradas(m.)</u>
Cée	SICAR	2	6	116

<u>VARADEROS</u>						
<u>PUERTOS</u>	<u>Núm. de rampas iguales</u>	<u>Long. de la rampa (m.)</u>	<u>Anchura (m.)</u>	<u>Pendiente %</u>	<u>Calado en el extremo (m.)</u>	<u>Máx. Tm. del buque admisible</u>
Riveira	1	120	7 a 24	6	- 1,05	-

FUENTE: CAGP. Memoria Anual 1980.

CUADRO 5.41

ALMACENES FRIGORIFICOS, FABRICAS DE HIELO E INSTALACIONES PESQUERAS
GRUPO DE PUERTOS DE LA CORUÑA (Sur)

<u>ALMACENES FRIGORIFICOS Y FABRICAS DE HIELO</u>			
PUERTOS	Propietario	Capacidad de almace namiento (m. ³)	Capacidad de produc ción (Tns/día)
Finisterre	M. Cartamil	100	-
Finisterre	J. Lago y Hermanos	30	-
Riveira	Frigoríficos del NO., S.A.	1.000	25
Riveira	Ibérica Industrial, S.A.	25	2

<u>INSTALACIONES PESQUERAS</u>				
PUERTOS	Lonja (m. ²)	Prep. y envase de pescado (m. ²)	Casetas para industrias pesca (m. ²)	Secaderos de redes (m. ²)
Camelle	40	-	-	-
Camariñas	476	-	-	-
Finisterre	246	494	-	-
Aguiño	300	-	-	-
Riveira	1.060	1.751	235	-
Puebla	-	175	150	-
Muros(municipal)	560	494	-	-
Portosín(municipal)	90	-	-	-
El Son(municipal)	60	-	-	-
Mugía(municipal)	35	-	-	-

FUENTE: CAGP. Memoria Anual 1980.

CUADRO 5.42
 EMBARCACIONES DE PESCA Y PESCA DESEMBARCADA
 GRUPO DE PUERTOS DE LA CORUÑA (Sur)

PUERTOS	EMBARCACIONES DE PESCA			
	Matriculadas en 31 de diciembre		Con base en el puerto	
	Número	TRB	Número	TRB
Camelle	85	269	85	286
Camariñas	103	636	92	840
Mugla	83	1.391	83	1.391
Finisterre	108	1.400	200	1.641
Corcubión	6	10	6	10
Cés	5	15	5	15
El Pindo	10	350	19	500
Portocubelo	-	-	41	48
Muros	157	2.208	208	3.743
Esteiro	-	-	36	146
El Freijo	-	-	202	270
Noya	960	1.955	550	825
Portosín	-	-	108	520
El Son	-	-	100	340
Corrubedo	-	-	14	12
Aguiño	-	-	170	2.210
Riveira	318	5.459	295	6.157
Puebla	275	706	256	656
Cabo de Cruz	79	334	79	334
Bodión	-	-	90	116
Rianjo	498	1.675	545	2.200
TOTALES	2.687	16.408	3.184	22.260

412.-

(conclusión)

PUERTOS	PESCA CAPTURADA				
	Moluscos (Kg.)	Crustá ceos Kg	Peces (Kg.)	Peso total (Kg.)	Valor en la venta
Camelle	209.420	2.181	204.379	415.980	65.913.442
Camariñas	100.189	-	1.695.634	1.795.823	145.305.995
Mugfa	64.335	2.501	742.275	809.111	306.514.310
Finisterre	556.520	10.370	704.825	1.271.715	206.092.811
Corcubión	360	1.070	171.480	172.910	10.583.000
Cée	-	-	5.549.000	5.549.000	26.321.200
El Pindo	-	-	-	-	-
Portocubelo	-	838	-	838	430.790
Muros	292.802	107.892	2.842.501	3.243.195	367.171.874
El Freijo	64.541	-	-	64.541	25.924.116
Noya	1.868.228	3.363	73.764	1.945.355	260.444.578
Portosín	72.550	12	4.411.841	4.484.403	94.336.273
El Son	8.375	6.880	454.530	469.785	97.296.974
Aguiño	316.896	120	12.907.167	13.224.183	417.065.719
Riveira	693.740	132.784	21.946.747	22.773.271	964.068.456
La Puebla	-	-	-	-	-
Cabo de Cruz	-	-	-	-	-
Bodión	-	-	-	-	-
Rianjo	232.250	-	65.394	297.644	22.072.477
TOTALES	4.480.206	268.011	51.769.537	56.517.754	3.009.542.015

FUENTE: CAGP. Memoria Anual 1980.

nisterre y Riveira disponen de un par de instalaciones cada una, siendo la capacidad de producción muy escasa puesto que sólo produce 25 toneladas al día la mayor de ellas (Cuadro 5.41).

El puerto de Santa Eugenia de Riveira experimentó durante los últimos años un gran desarrollo en su flota, pasando, por su movimiento económico, de ser uno de tantos puertos de la ría de Arosa a constituirse en la actualidad en uno de los más importantes del país, en el que tienen cabida la casi totalidad de artes existentes. Sin embargo, la dotación de servicios del puerto es mínima si se tiene en cuenta las necesidades. En concreto, hoy se ofrece una sola toma de agua, situada en el muelle de bakas, de cuyo servicio no pueden hacer uso los mercantes y grandes pesqueros congeladores; una grúa manual, fija; una sola toma de energía eléctrica para reparaciones en tierra, y una lonja de 1.060 m² de superficie, en parte ocupada por almacenes de exportadores, con instalaciones ya muy deterioradas por el uso (15).

Las Cofradías de Riveira y Aguiño, la Asociación de Empresarios y la Cooperativa del Mar Santa Eugenia, consideran que "las instalaciones actuales del puerto de Riveira son anticuadas, escasas e insuficientes para el normal desenvolvimiento de la actividad portuaria, y necesitan ser dotadas de una infraestructura conveniente y espacio adecuado de maniobra". Las mencionadas entidades entienden asimismo que las necesidades más urgentes y perentorias del puerto son: acceso rodado, con doble vía de circulación, que permita una fluidez de tráfico adecuada; ampliación del relleno en el recodo del espigón

de bakas y a la línea de la actual lonja, que permita espacio para las necesarias chabolas y otras instalaciones afines, como pueden ser un nuevo local de lonja, tinglados cubiertos para la manipulación de la pesca, arreglo de aparejos y otras faenas, etc.; habilitar rampas que solucionen, o al menos aminoren, el gravísimo problema de atraque y de carga, puesto que en la actualidad se hace de hasta seis en fondo, con una enorme dificultad de descarga y consiguiente riesgo de accidentes; y, por último, vallado del puerto que facilite el normal laboreo de las personas autorizadas y realmente implicadas en los trabajos portuarios.

En cuanto a buques de pesca y pesca desembarcada en el Grupo de Puertos de La Coruña (Sur), diremos que con base en Noya se sitúan 550 embarcaciones que desplazan 825 TRB, pero el mayor tonelaje se localiza en Riveira y Muros con 6.157 y 3.743 TRB respectivamente, lo que supone que estos dos puertos desplazan el 44,5 por 100 del tonelaje total del grupo. Cee con cinco y Corcubión con seis unidades, son las bases que menor número de embarcaciones albergan en sus puertos.

Riveira y Aguiño son los dos centros punta en lo que a capturas se refiere. Santa Eugenia de Riveira ocupa el tercer puesto - después de La Coruña y Vigo - en importancia pesquera de Galicia, y el quinto en el ranking nacional de todos los puertos españoles dependientes de la CAGP en cuanto al valor de las capturas realizadas por su flota. Cabe señalar también a Muros y Finisterre como puertos pesqueros importantes dentro de este grupo (Cuadro 5.42).

GRAFICO 5.20

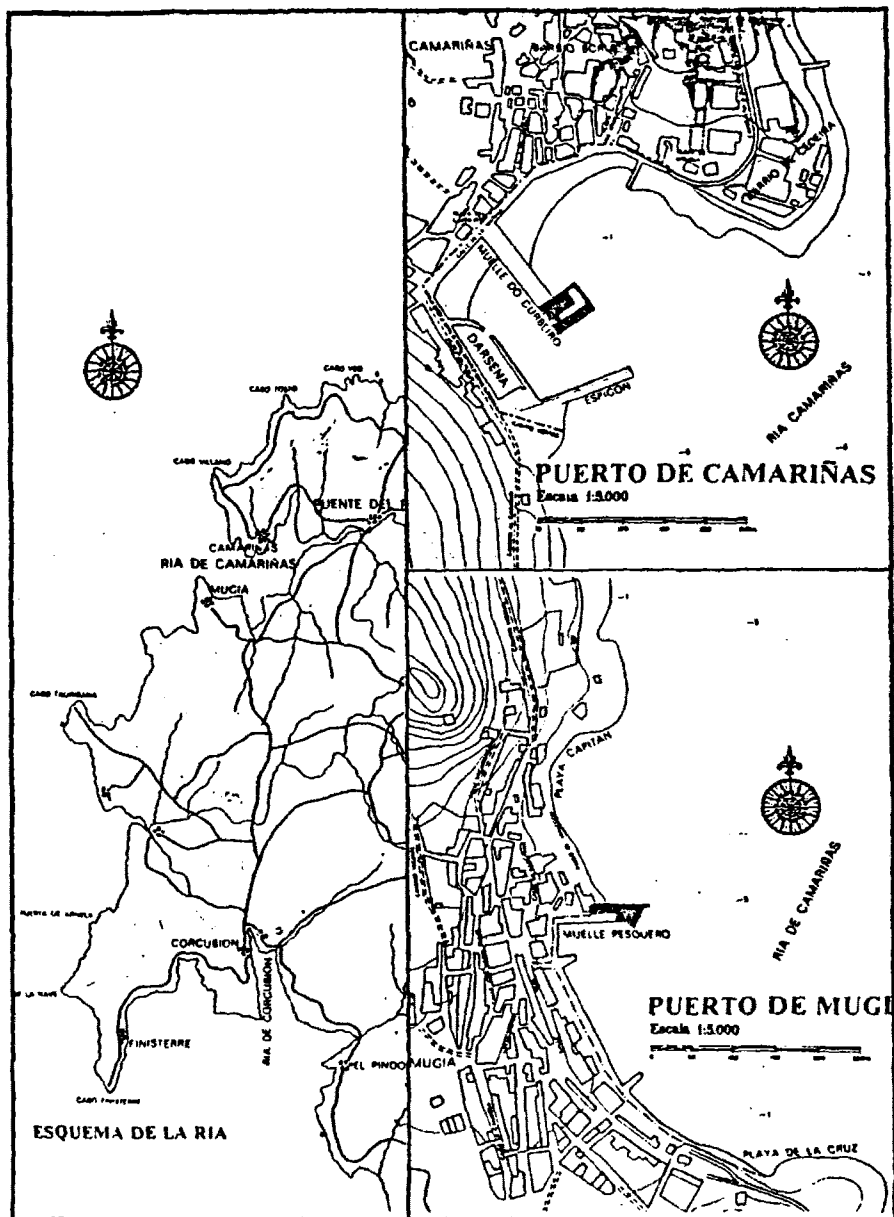


GRAFICO 5.21

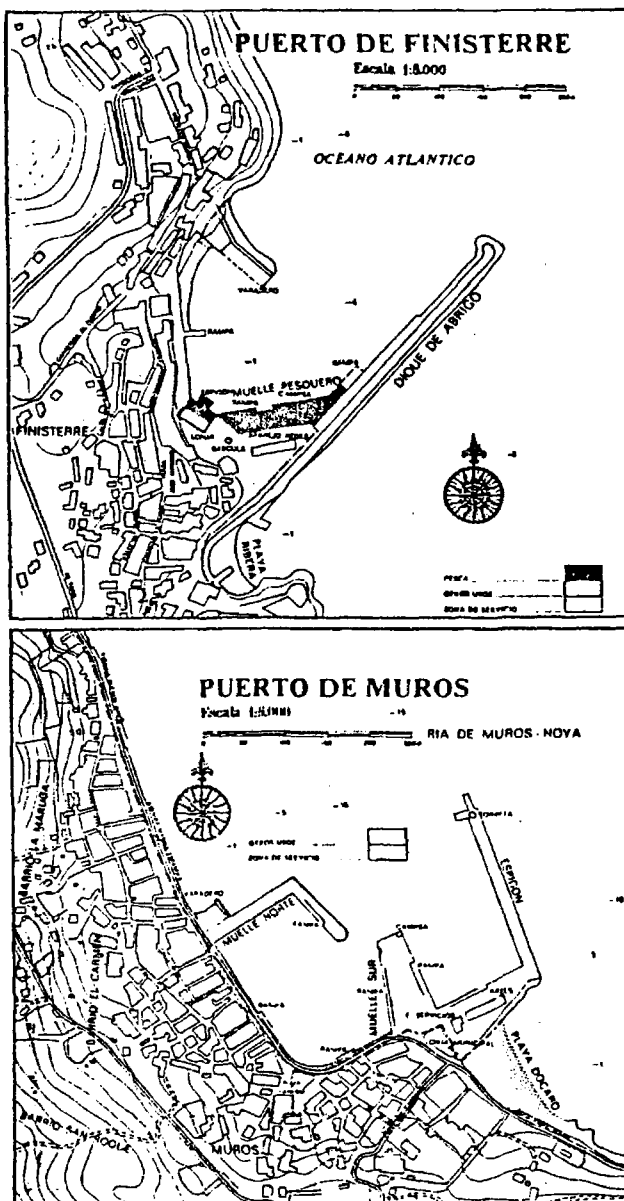


GRAFICO 5.22

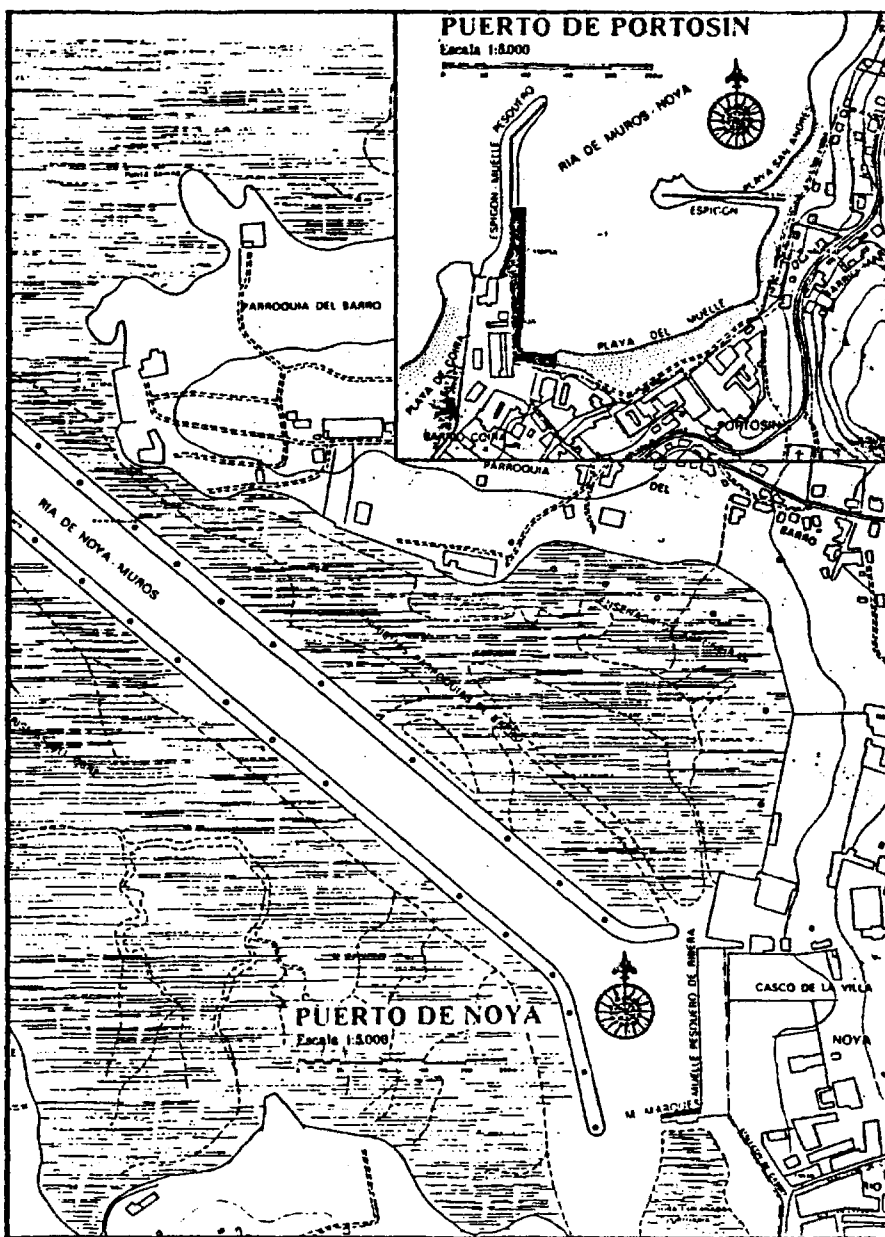


GRAFICO 5.23

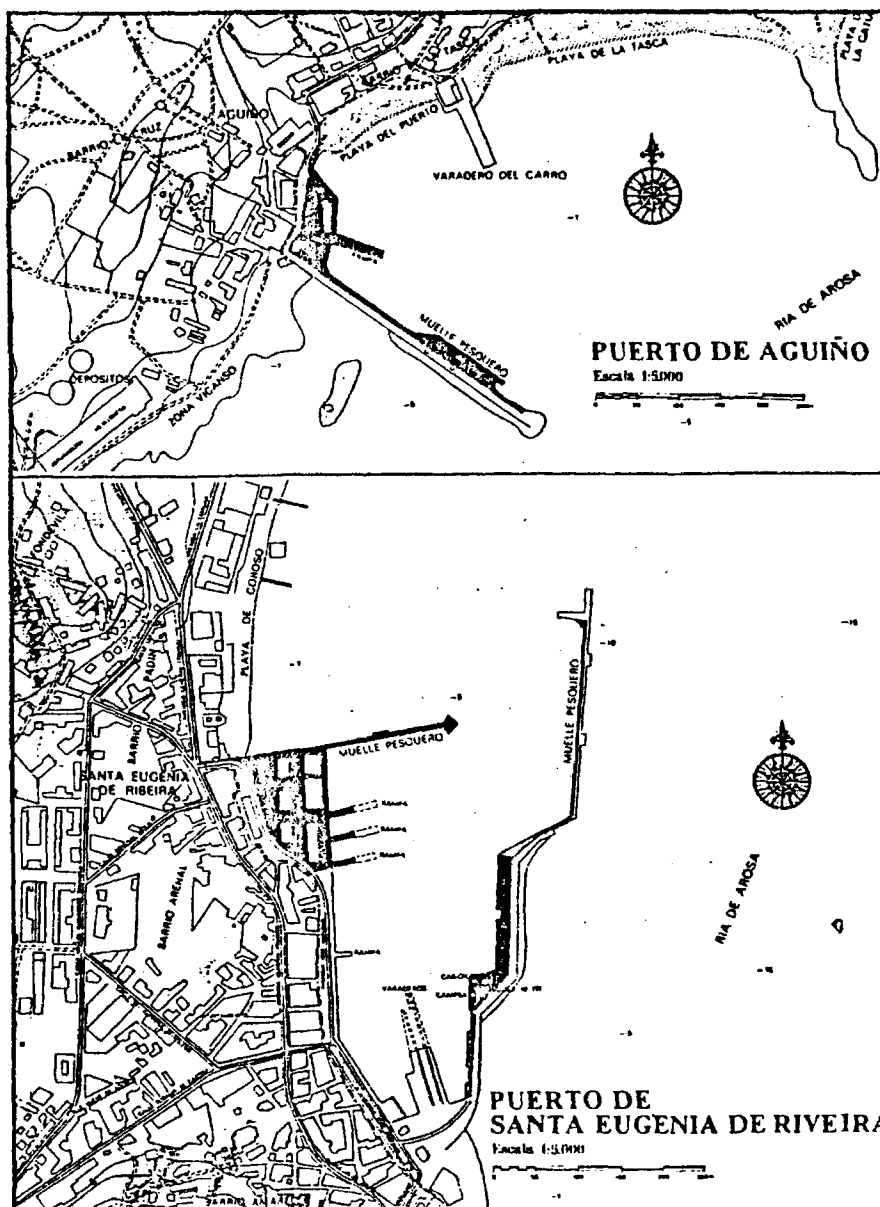


GRAFICO 5.24

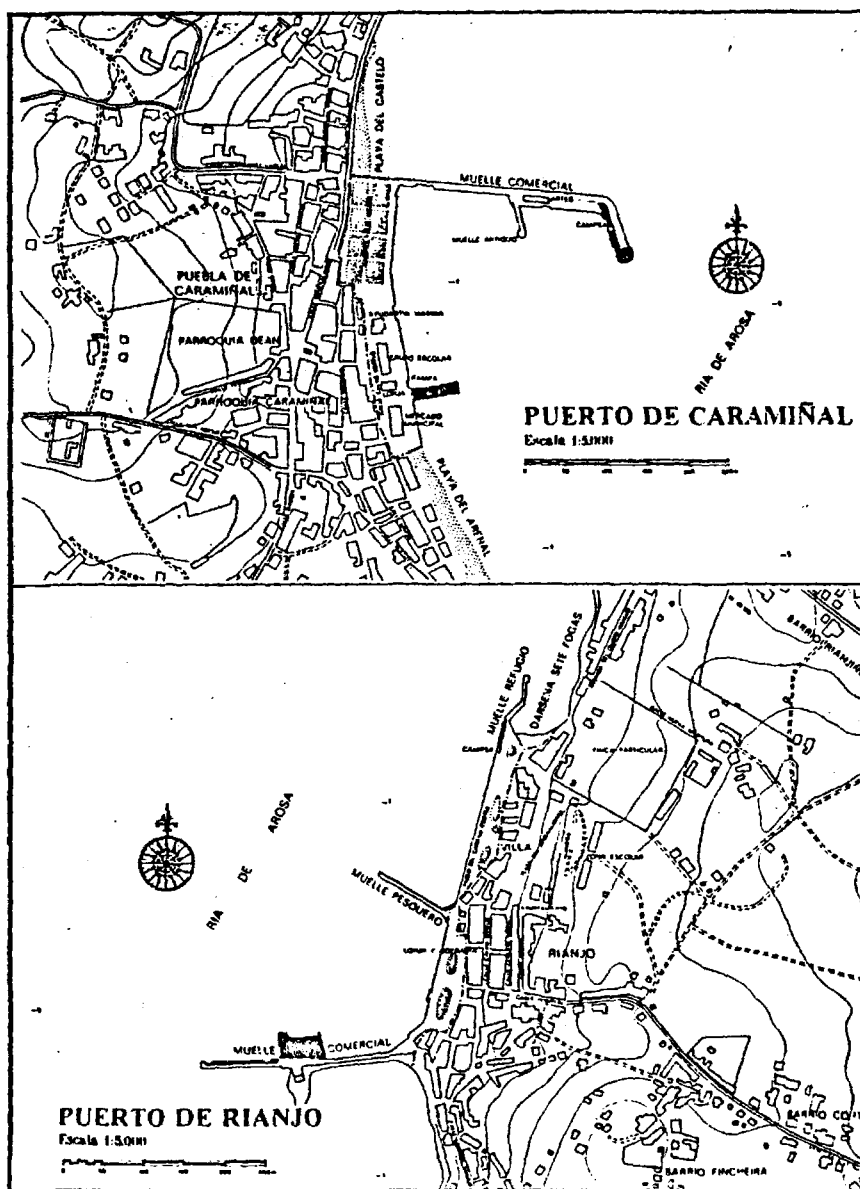
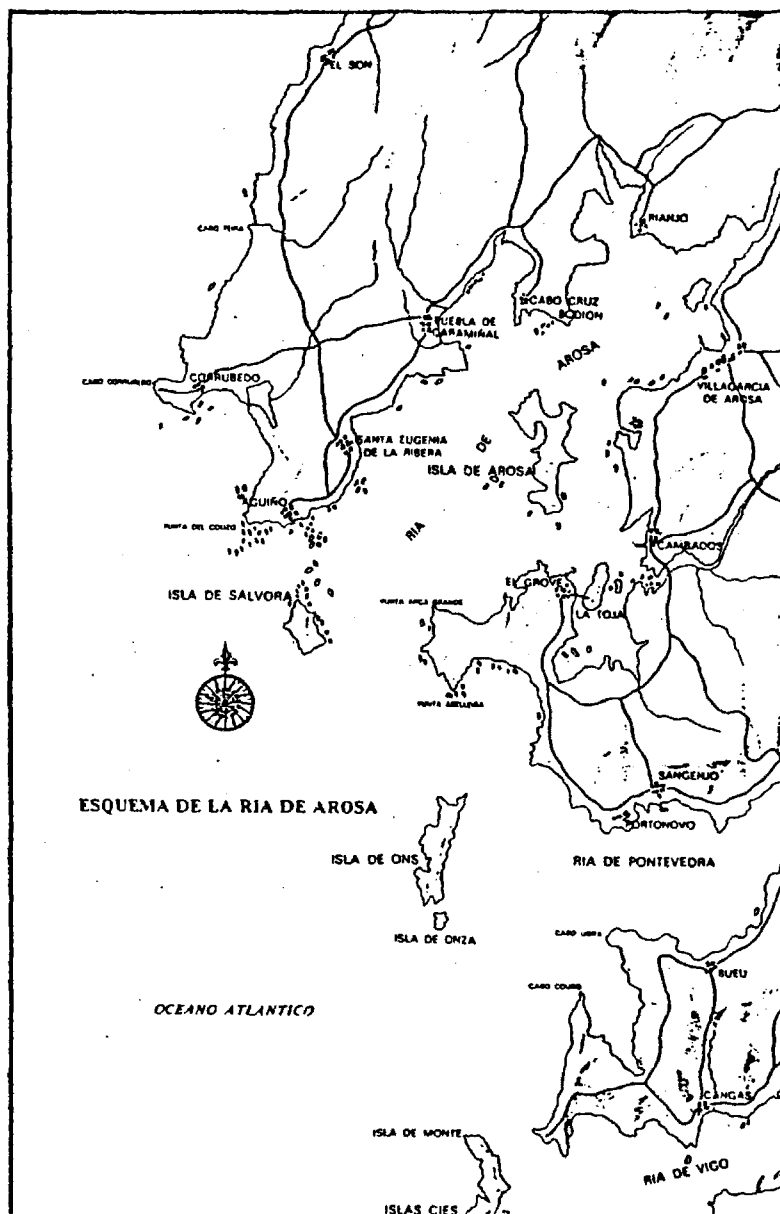


GRAFICO 5.25



V.3.4. Grupo de Puertos de Pontevedra

Debido a que las flotas pesqueras con base en los puertos menores de Pontevedra realizan con frecuencia sus descargas en otros puntos de este litoral no pertenecientes a la CAGP - Vigo principalmente - tan sólo Cambados y Portonovo destacan por el volumen de pesca desembarcada y El Grove por los crustáceos. El resto de los tráficos tienen la consideración de locales, salvo en el caso del de pasajeros con Portugal a través del puerto de La Guardia. El puerto de Bayona es un importante lugar de base para embarcaciones de recreo.

Unicamente el puerto de Aldán cuenta con 24 metros lineales de muelle con calado entre los 8 y 10 metros, y el de Portonovo con 30 m. entre los 6 y 8 m. Este último, sin embargo, está aquejado de una insuficiencia de calado en relación con su condición de puerto de refugio en la boca de la ría de Pontevedra. Otros dos importantes refugios de este litoral - los puertos de Cambados y La Guardia - carecen de unas zonas de abrigo adecuadas para dar protección a las numerosas unidades que se acogen a estas bases en los días de temporal (Cuadro 5.43).

Existe un pequeño varadero en La Guardia (Cuadro 5.44), no contando este grupo con fábrica de hielo o almacén frigorífico alguno. Las demás instalaciones pesqueras, cuya superficie total apenas supera los dos mil metros cuadrados, están destinadas casi en su totalidad a lonjas, siendo la de

CUADRO 5.43
CARACTERISTICAS DE LOS MUELLES DEL GRUPO DE PUERTOS DE
PONTEVEDRA

PUERTOS	MUELLES	
	m.l.	Calados menores de
Villanueva de Arosa	561	4 m.
Isla de Arosa	345	6 m.
Cambados	1.001	4 m.
El Grove	693	4 m.
Portonovo	320	8 m.
Sangenjo	180	4 m.
Rajó	154	6 m.
Combarro	225	4 m.
Aldán	145	10 m.
Panjón	150	4 m.
Bayona	529	4 m.
La Guardia	235	4 m.

FUENTE: MOPU. Dirección General de Puertos y Costas

CUADRO 5.44
VARADEROS. GRUPO DE PUERTOS DE PONTEVEDRA

PUERTOS	Núm. de rampas iguales	Long. de la rampa (m.)	Anchura (m.)	Pendiente %	Calado en el extremo (m.)	Máx. Tm. del buque admisible
La Guardia	1	70	3	5	2	-

FUENTE: CAGP. Memoria Anual 1980.

CUADRO 5.45

INSTALACIONES PESQUERAS. GRUPO DE PUERTOS DE PONTEVEDRA

PUERTOS	Lonja (m. ²)	Prep. y envase de pescado (m. ²)	Casetas para industrias pesca (m. ²)	Secaderos de redes (m. ²)
Villanueva de Ar.	34	-	-	-
Isla de Arosa	180	-	-	-
Cambados	184	152	-	-
El Grove	587	-	-	-
Portonovo	405	-	-	-
Aldán	280	-	-	-
Bayona	91	-	-	-
La Guardia	214	-	-	-

FUENTE: CAGP. Memoria Anual 1980.

mayor extensión la de El Grove con 587 m.², seguidas de las de Portonovo y Aldán con 405 y 280 metros cuadrados respectivamente (Cuadro 5.45).

Las embarcaciones de pesca con base en los puertos de este grupo totalizaban en 1980, 2.466 unidades con un desplazamiento total de 22.396 TRB, siendo El Grove el puerto que disponía de un mayor número de barcos - 847 unidades - correspondiendo, sin embargo, el mayor tonelaje a La Guardia con 8.380 TRB. En cuanto al volumen de pesca desembarcada, son Cambados con 9.559 toneladas y Portonovo con 7.004 Tm. los puertos que

CUADRO 5.46

EMBARCACIONES DE PESCA Y PESCA DESEMBARCADA
GRUPO DE PUERTOS DE PONTEVEDRA

PUERTOS	EMBARCACIONES DE PESCA			
	Matriculadas en 31 de diciembre		Con base en el puerto	
	Número	TRB	Número	TRB
Isla de Arosa	392	1.025	392	1.025
Villanueva de Arosa	412	1.037	412	1.037
Cambados	206	1.755	206	1.755
El Grove	847	2.530	847	2.530
Portonovo	53	499	53	499
Sangenjo	12	58	9	21
Rajó	9	219	9	219
Combarro	56	408	56	408
Aldán	42	5.197	42	5.197
Panjón	29	90	29	90
Bayona	138	1.235	138	1.235
La Guardia	273	8.380	273	8.380
TOTALES	2.469	22.433	2.466	22.396

425.-

(conclusión)

PESCA CAPTURADA

<u>PUERTOS</u>	<u>Moluscos (Kg.)</u>	<u>Crustá ceos Kg.</u>	<u>Peces (Kg.)</u>	<u>Peso total (Kg.)</u>	<u>Valor en la venta</u>
Isla de Arosa	399.153	170	-	399.323	126.213.978
Villanueva de Arosa	39.680	52.880	-	92.560	69.002.603
Cambados	424.350	-	9.135.466	9.559.816	209.727.933
El Grove	385.032	99.587	209.348	693.967	229.377.794
Portonovo	193.100	-	6.810.980	7.004.080	267.169.771
Sangenjo	-	-	-	-	-
Rajó	2.356	-	720	3.076	615.300
Combarro	83.140	-	-	83.140	3.701.700
Aldán	6.749	-	-	6.749	2.424.807
Panjón	-	-	1.760	1.760	228.500
Bayona	48.080	1.528	25.080	74.688	9.205.390
La Guardia	31.735	56.561	126.255	214.551	132.250.417
TOTALES	1.613.375	210.726	16.309.609	18.133.710	1.049.918.193

FUENTE: CAGP. Memoria Anual 1980.

han realizado mayores capturas dentro de este grupo alcanzando las cifras de 209.727.933 pts. y 267.169.771 pts. el valor obtenido en primera venta respectivamente (Cuadro 5.46).

Finalizaremos diciendo que, en lo que se refiere al primer apartado de obras en ejecución del plan trienal del MOPU 1981-83 para la provincia de Pontevedra, figuran las realizaciones de la rampa y muelle en Villanueva de Arosa, el dragado de roca en el canal de entrada de Portonovo y la pavimentación de la zona de maniobra del muelle de Tragove, en Cambados, así como diversas obras de señalización marítima.

En el programa mínimo a desarrollar por el plan, figuran pendientes de elaboración los proyectos de terminación de obras del camino de acceso y dique de Tragove y un contradique, ambos en el último puerto citado. También se apuntan obras de pavimentación general de zona de servicio en Portonovo, la regeneración de la playa de Cesantes (Redondela), el paseo litoral de Panjón y diversas obras menores, revisiones y liquidaciones de diversos puertos.

En el tercer apartado de programa en reserva "A" se contempla la segunda prolongación del muelle de Jufre en la isla de Arosa, la nave para depósito y clasificación de la pesca en Portonovo, y el acondicionamiento de balizas en las rías de Arosa y Pontevedra, entre otras. En cuanto al programa en reserva "B", las obras previstas apuntan los siguientes proyectos: la ampliación de la rampa de varada en Sangenjo, la prolongación del dique-muelle en Aldán y el dique de abrigo en Rajó.

GRAFICO 5.26

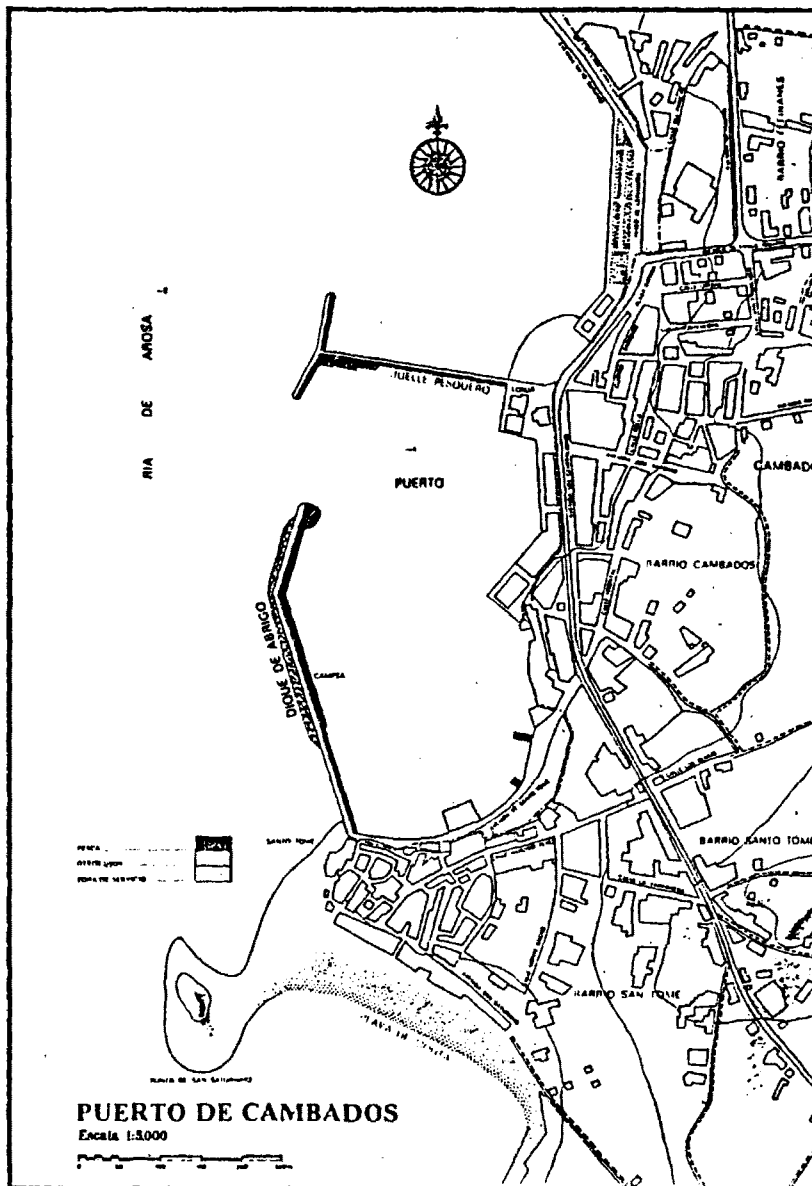


GRAFICO 5.27

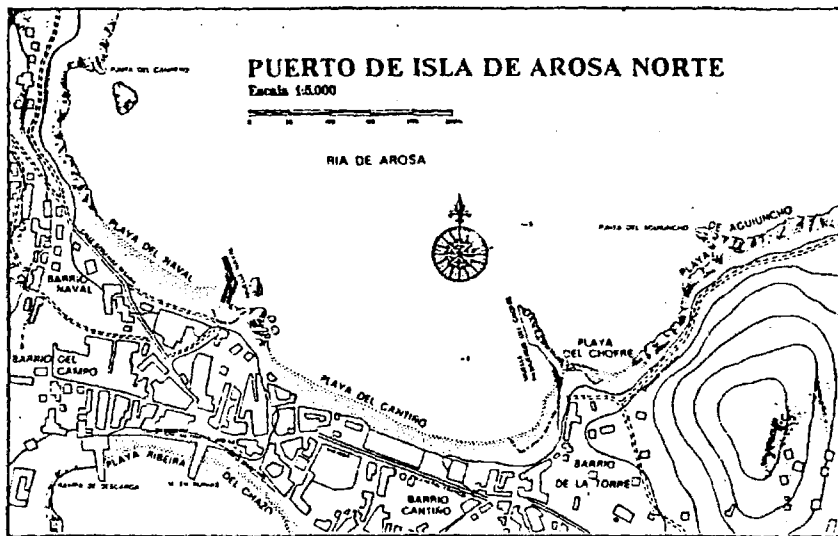
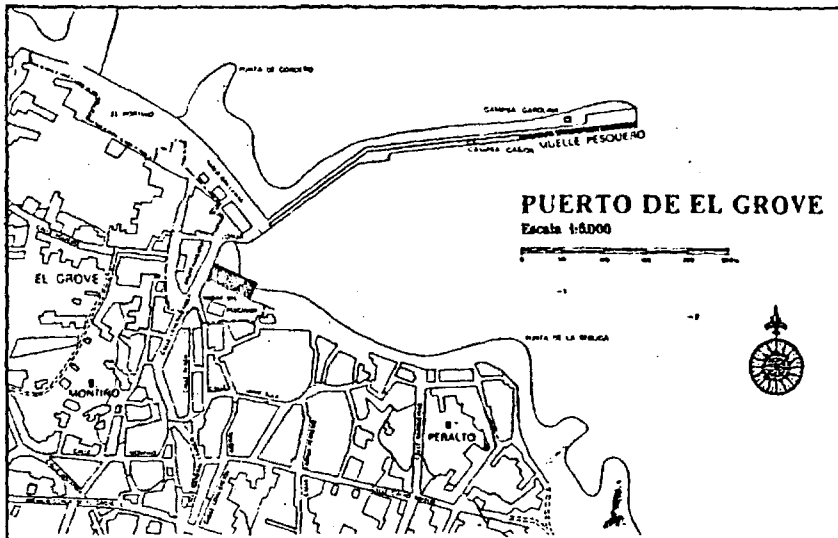


GRAFICO 5.28

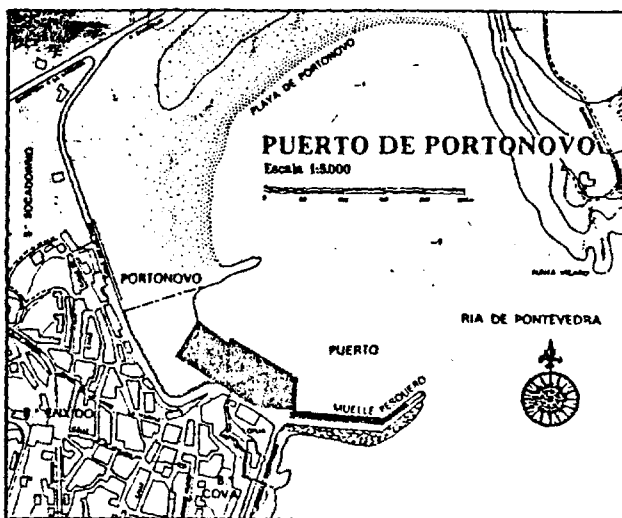
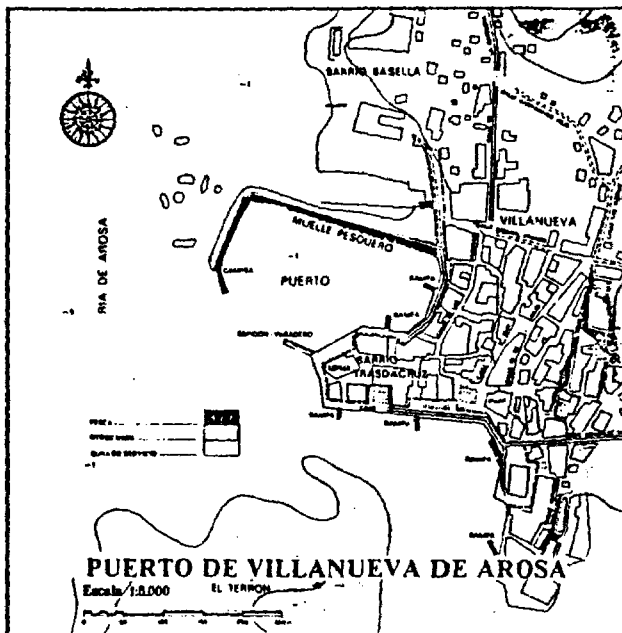
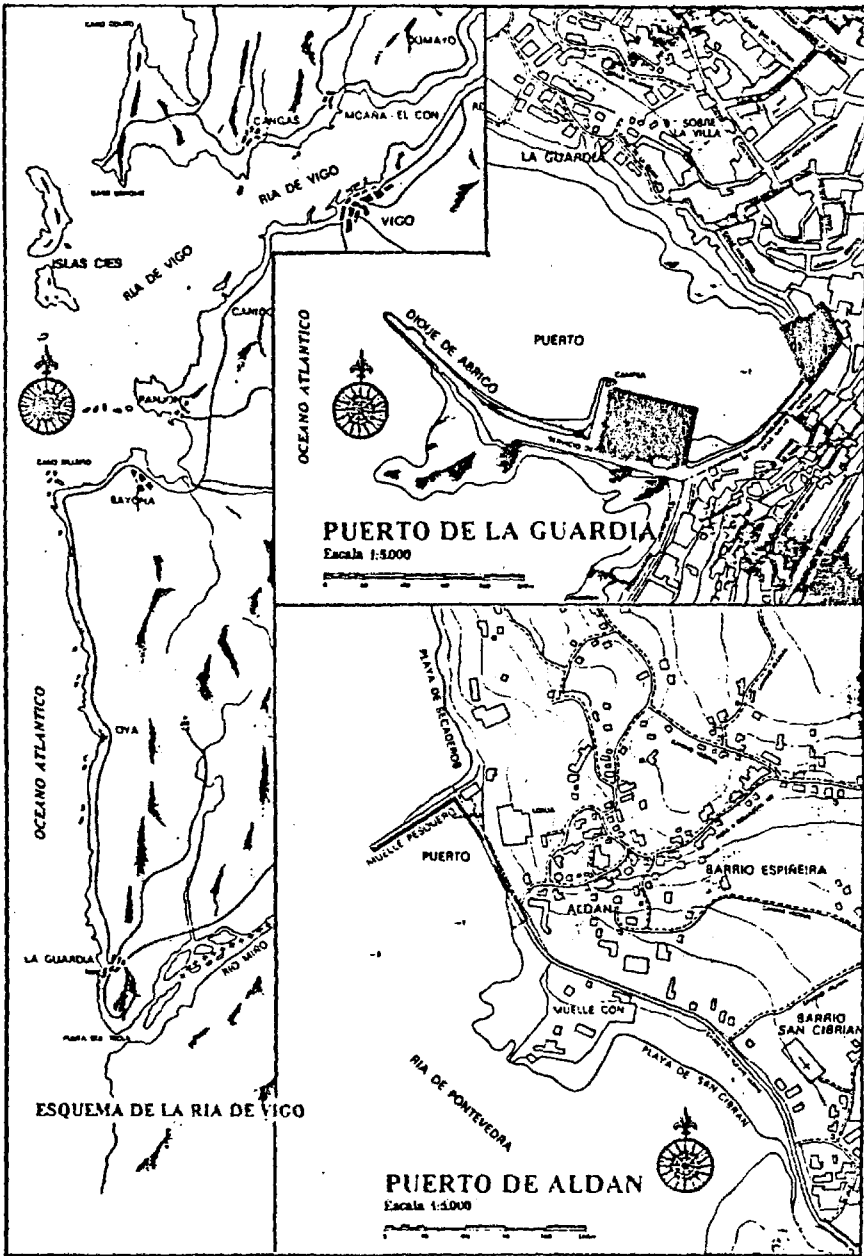


GRAFICO 5.29



431.-

CUADRO 5.47

PRINCIPALES OBRAS EN EJECUCION O TERMINADAS EN EL AÑO 1980
GRUPOS DE PUERTOS DE GALICIA

Nombre de la obra	Presupuesto aprobado líquido(Pts.)	Situación
<u>GRUPO DE LUGO</u>		
- Ribadeo.- Prolongación del espigón para pesqueros	29.364.978	Terminada
- Burela.- Dragado de la zona adyacente al contradique	69.755.840	Terminada
- Burela.- Contradique	55.205.543	Terminada
<u>GRUPO DE LA CORUÑA (Norte)</u>		
- Cariño.- Dragado del puerto	12.094.636	Liquidada
- Cariño.- Muelle adosado al dique	51.965.386	Liquidada
- Cedeira.- Muelle pesquero	67.278.404	En ejecución
<u>GRUPO DE LA CORUÑA (Sur)</u>		
- Mugía.- Obras de abrigo	71.240.717	En ejecución
- Finisterre.- Muelle adosado al dique	51.605.365	En ejecución
- El Son.- Obras de mejora	25.840.894	Terminada
- Riveira.- Ampliación de la zona pesquera	52.844.398	Terminada
<u>GRUPO DE PONTEVEDRA</u>		
- Cambados.- Pavimentación de la zona de maniobra del muelle de Tragove	8.230.000	En ejecución
- El Grove.- Mejora y ampliación del puerto	35.452.525	Terminada
- Portonovo.- Dragado de un bajo rocoso en la dársena	9.900.000	Terminada

FUENTE: CAGP. Memoria Anual 1980.

CUADRO 5.48
PESCA DESEMBARCADA EN 1980 POR LOS GRUPOS DE PUERTOS DEPENDIENTES
DE LA CAGP

GRUPOS	Moluscos (Kg)	Crustáceos (Kg)	Peces (Kg)	Peso total (Kg)	Valor en la venta
Guipúzcoa	—	—	18.110.900	18.110.900	2.265.644.525
Vizcaya	—	—	35.948.588	35.948.588	4.372.466.349
Santander	—	4.019	17.693.867	17.697.886	1.111.277.214
Asturias	310.969	41.030	2.533.338	2.885.337	900.400.515
Lugo	272.322	16.396	12.340.486	12.629.204	1.306.318.899
La Coruña (Norte)	1.286.605	48.401	23.664.526	24.999.532	1.730.650.507
La Coruña (Sur)	4.480.206	268.011	51.769.537	56.517.754	3.009.542.015
Pontevedra	1.613.375	210.726	16.309.609	18.133.710	1.049.918.193
Huelva	9.942.118	1.990.977	4.978.670	16.911.765	1.508.888.958
Cádiz-Málaga	334.848	181.071	23.923.002	24.438.921	2.001.471.298
Granada-Almería	317.090	357.776	10.299.703	10.974.569	1.094.710.633
Murcia	61.149	46.729	1.926.349	2.034.227	388.264.193
Alicante	959.919	184.480	10.207.402	11.351.801	1.844.114.338
Valencia	184.965	53.727	789.758	1.028.450	241.899.957
Castellón	860.549	348.749	5.244.242	6.453.540	1.068.561.127
Barcelona-Tarragona	2.439.325	922.621	18.670.081	22.032.027	2.863.195.148
Gerona	491.280	106.849	10.265.969	10.864.098	1.555.949.606
Baleares	204.496	184.155	2.010.815	2.399.466	573.691.394
Las Palmas	—	—	81.560.000	81.560.000	682.111.188
Sta. Cruz de Tenerife	—	—	295.000	295.000	8.773.450
TOTALES	23.759.216	4.965.717	348.541.842	377.266.775	29.577.849.567

FUENTE: CAGP. Memoria Anual 1980.

433.-

CUADRO 5.49
PESCA DESEMBARCADA EN 1980 EN LOS PRINCIPALES PUERTOS
DEPENDIENTES DE LA CAGP

PUERTOS	Toneladas	Millones de pesetas
Bermeo	15.126	2.090
Ondárroa	16.842	1.839
Barbate	16.805	1.182
Isla Cristina	11.444	1.128
Riveira	22.773	964
Fuenterrabía	5.212	949
Getaria	8.800	929
San Carlos de la Rápita	3.912	746
Burela	5.526	708
Santa Pola	3.346	691
Arenys de Mar	6.189	651
Cariño	2.773	616
La Ametlla	5.438	611
Arrecife	68.985	580
Villanueva y Geltrú	5.091	532
Cayón	1.660	465
Cillero	3.633	456
Rosas	1.797	449
Santoña	8.214	421
Palamós	3.089	421
Aguilón	13.224	417

(continuación)

PUERTOS	Toneladas	Millones de pesetas
Adra	6.711	408
Cudillero	999	402
Vinaroz	3.024	386
Muros	3.243	367
Motril	2.938	358
Lequeitio	3.676	347
Blanes	1.706	333
Mugía	809	306
Malpica	6.668	302
Garrucha	1.162	295
Estepona	2.841	294
Calpe	1.278	279
Denia	1.196	278
Motrico	2.600	274
Portonovo	7.004	267
Noya	1.945	260
Peñíscola	1.307	256
San Vicente de la Barquera	1.070	237
El Grove	694	229
Colindres	3.549	228
Benicarló	1.147	226
Cambrils	1.025	222
El Terrón	2.498	220
Cambados	9.560	210

435.-

(conclusión)

PUERTOS	Toneladas	Millones de pesetas
Finisterre	1.272	206
Burriana	975	200
Aguilas	833	194
Fuengirola	1.713	190
Villajoyosa	685	190
Lastres	613	183
Sada	10.595	183
Puerto de la Selva	514	179
Gandía	683	172
Ayamonte	2.969	161
Camarinas	1.796	145
Luarca	675	145
Torre Vieja	2.507	138
La Guardia	215	132
Jávea	1.431	132
Laredo	3.094	131
Altea	884	130
Isla de Arosa	399	126
San Feliú de Guixols	3.080	125
Torre del Mar	1.505	121
Tarifa	627	115
San Sebastián	1.254	110
Sóller	250	103
Ibiza	584	103

FUENTE: CAGP. Memoria Anual 1980.

V.4. Problemática portuaria

Pese a que las necesidades individuales de cada uno de estos pequeños puertos que hemos analizado en el epígrafe anterior son relativamente reducidas, globalmente tienen una gran importancia por la incidencia que pueden tener en su operatividad como puertos de abrigo o pesqueros, así como en el tráfico comercial de cabotaje o local. Los principales problemas que tienen planteados en orden a sus posibilidades naturales, funciones e instalaciones actuales, podrían resumirse - entre otros - en los siguientes apartados:

a) Una de las más importantes funciones de algunos de estos puertos es servir como refugio para pequeñas embarcaciones, especialmente de pesca. Las características de las zonas de flotación de los puertos de abrigo de Galicia son inadecuadas para el número y calado de los barcos que se refugian en los mismos, encontrándose en esta situación puertos como Burela, Cedeira, Malpica, Finisterre, Cambados, El Grove y La Guardia, entre otros.

b) Las instalaciones pesqueras son, en general, primitivas y anticuadas, careciendo en la mayoría de los casos de almacenes frigoríficos, lonjas e incluso secaderos de redes o lugares adecuados donde poder repararlas. Hay que añadir a esto la ausencia casi total de adecuadas instalaciones para el mantenimiento y reparación de las embarcaciones pesqueras.

c) El armamento es en su mayor parte también anticuado,

poco numeroso y de escaso rendimiento lo que, unido a un tráfico compuesto casi en su totalidad de pescado fresco, da lugar a duraciones elevadas de las operaciones de descarga y a un alto empleo de mano de obra.

d) Las graves insuficiencias que aquejan a la actual infraestructura e instalaciones de estos puertos y la necesidad de proceder a una modernización y racionalización de todas las actividades relacionadas con la pesca, para hacer frente a los problemas que las afectan, aconsejan la selección de unos puertos-cabecera, de acuerdo con su emplazamiento y condiciones, sobre los que se debería llevar a cabo una actuación preferente, evitándose de ese modo la gran dispersión actual que redundaría en unos rendimientos muy bajos.

Hay que tener en cuenta, por otra parte, que cualquier proceso de desarrollo económico y, en especial, de desarrollo pesquero implicará unas mayores exigencias en cuanto a calados, superficies abrigadas e instalaciones, que habrán de redundar en el aumento e intensidad de las necesidades actuales (16).

Así pues, sería conveniente que se habilitaran los necesarios recursos y se realizasen las obras precisas para disponer en Galicia de las instalaciones portuarias pesqueras con las que se pueda atender las necesidades relativas tanto a la pesca desembarcada como al mantenimiento de las distintas flotas. Las obras portuarias deberían abarcar, ateniéndose a un estudio pormenorizado de cada caso, las siguientes zonas pesqueras:

1) Puertos de Vigo, La Coruña, Santa Eugenia de Riveira y Cillero, como las cuatro bases principales pesqueras de la región, que deberán ser tratadas y preparadas con toda la holgura que exige el importante tráfico que en ellas se mueve no sólo actualmente, sino en el futuro.

2) Los puertos de Cangas, Marín, Cambados, Villajuán, Muros, Finisterre, Malpica, Sada, Cedeira, Cariño y Burela, deben ser dotados de las necesarias instalaciones como bases pesqueras secundarias, y los de La Guardia, Aldán, Portonovo, Rianjo, Aguiño, Puerto del Son y Camariñas como muy destacados y convenientes refugios.

3) El resto de los puertos pesqueros menores de Galicia exigen obras de conservación y mejora para que, actualizándose paulatinamente, continúen prestando relevantes servicios accesorios en el importante tráfico de litoral que se desarrolla en las rías (17).

Ya en la Documentación Básica del IV Plan de Desarrollo (18) se apuntaban las necesidades de toda flota pesquera y que los puertos habían de satisfacer. Estas necesidades esenciales eran, entre otras:

- Dársenas de flotación con calados y extensión adecuados.
- Muelles suficientes de atraque para la descarga.
- Zona de reparaciones, en seco o a flote.
- Zona de avituallamiento.

La estructura de los muelles para la flota dedicada al pescado fresco es igual - salvo capacidad y consecuentes di

mensiones - para la recepción de la pesca de altura y litoral y diferente para la recepción del bacalao y pescado procedente de la flota congeladora, es decir, para la recepción de la pesca de gran altura. Los muelles y sus instalaciones receptoras de la pesca de altura y litoral tienen una estructura clásica adecuada a la capacidad del puerto. Su longitud, clave para su correcta explotación, es proporcional a la cantidad de pesca que en ellos se desembarca.

Los rendimientos adecuados podrían ser los siguientes:

- En los puertos mayores, 120 toneladas por metro lineal y año.
- En los puertos menores, 60 toneladas por metro lineal y año.

Estas cifras se refieren a metro lineal de atraque útil exclusivamente dedicado al desembarco de la pesca. En estos muelles receptores deben existir las necesarias superficies cubiertas para la entrada, clasificación, venta y preparación del pescado desembarcado, así como vías de comunicación adecuadas para su salida del puerto.

Se pueden distinguir dos grupos de obras que integran el conjunto portuario: obras portuarias propiamente dichas y obras e instalaciones accesorias. El primer grupo puede decirse que constituye la instalación básica, cuya estructura, ordenación, ejecución y explotación ha de ser realizada por el organismo rector del puerto. El segundo grupo está integrado por aquellas obras que, enclavadas en el recinto portuario, son complementarias de las básicas, siendo la acti-

vidad privada la que debe ejecutarlas y explotarla normalmente. Tales son las fábricas de hielo, cámaras frigoríficas, avituallamiento y similares.

La situación actual de parte de los puertos pesqueros, a la luz de las necesidades que deben cubrir, tanto desde el punto de vista de la flota como de la pesca desembarcada, es precaria por una serie de insuficiencias:

- a) Insuficiencia de los servicios de suministros de combustibles de forma casi general.
- b) Insuficiencia actual y de planificación futura de fábricas de hielo, cámaras frigoríficas y otras instalaciones similares comerciales.
- c) Insuficiencia en las instalaciones portuarias de algunos puertos pesqueros para hacer frente al tráfico actual y al futuro.

Ahora bien, estas insuficiencias que se acaban de apuntar tienen un doble origen. La mayoría viene arrastrándose en gran número de puertos desde hace mucho tiempo por falta, casi siempre, de recursos económicos y el resto, en más reducido número de puertos, se ha producido en los últimos diez o doce años por el crecimiento imprevisible de las flotas, aunque no siempre hayan crecido sus capturas.

Por lo que respecta a las necesidades planteadas como consecuencia del crecimiento de la flota y, a veces, de sus capturas, se han realizado obras de importancia en las zonas pesqueras de los grandes puertos, donde por razones de mejor venta, comercialización, instalaciones y transporte,

entre otras, recalcan con sus capturas las flotas de altura y gran altura, pero queda sin resolver este problema de urgentes mejoras en algunos importantes puertos dependientes de la CAGP.

Siguiendo los indicativos del IV Plan de Desarrollo, las necesidades que más afectan a los puertos pesqueros son: la falta de dársenas de flotación o zona abrigada, falta de muelles de atraque, falta de instalaciones para la reparación y mantenimiento de las embarcaciones, y falta de locales para la venta y preparación de la pesca y su conservación. Al tratar de localizar los puertos donde estas insuficiencias se hacen más acuciantes y más necesaria su corrección, se hace preciso considerar la importancia del puerto en la actualidad, pero sin perder de vista el futuro a corto y medio plazo de su evolución y el tipo de obra a realizar en función de esta importancia futura.

Para la Dirección General de Pesca, la situación de una buena parte de los puertos pesqueros es deficiente, tanto en lo que afecta a los buques como a la pesca desembarcada. Las principales deficiencias coinciden con las señaladas ya por el IV Plan, es decir, insuficiencia en las instalaciones portuarias de algunos puertos pesqueros para hacer frente al tráfico actual; insuficiencia en los servicios de suministro de combustible en la generalidad de los puertos, e insuficiencia en las instalaciones de suministro de hielo, cámaras frigoríficas, lonjas y otras instalaciones comerciales.

La mayor parte de las insuficiencias arriba anotadas tienen su origen en el incremento experimentado por la flota en los últimos años al que, en la mayoría de los puertos, no ha correspondido un proporcional incremento de las instalaciones y servicios, dando lugar a un hacinamiento de la flota en los puertos - causa de muchas averías en ocasión de temporales - y un menor ritmo en las descargas, avituallamiento y reparación de los buques que, indudablemente, incide de manera desfavorable en la rentabilidad de la industria pesquera en su fase extractiva.

La problemática de la infraestructura portuaria es prácticamente idéntica para todos los tipos de flota que en ella se asienta, pero de manera específica es el calado la característica fundamental para la definición del puerto, que en el caso de las flotas artesanal e industrial costera estará comprendido entre los 2,5 y los 4 metros.

La Dirección General de Pesca Marítima considera que para servir eficazmente a la flota, estos puertos deberán disponer de muelles de abrigo; pantalanes de descarga; carros varaderos adecuados a las embarcaciones; áreas de aprovisionamiento de combustible, aceites, víveres y hielo; medios de elevación, descarga y transporte; zonas para preparación, mantenimiento y secado de artes de pesca; y por último, de lonjas higiénicas y capaces para el volumen de capturas de la flota.

Por ello, la política a aplicar por la OGPM en materia de puertos pesqueros, deberá estar dirigida al establecimiento

to de la infraestructura adecuada para cubrir las siguientes necesidades:

- Dársenas de flotación abrigadas con calados suficientes y superficie adecuada al volumen de la flota.
- Líneas de atraque suficientes para la descarga de las embarcaciones en tiempo oportuno.
- Utillaje y material de elevación y transporte para agilizar y racionalizar las descargas de las capturas.
- Zonas de aprovisionamiento de combustible, agua, hielo y avituallamiento del buque.
- Zonas para tendido y reparación de artes y aparejos.
- Zonas para reparaciones de buques a flote y en seco.

Además el puerto deberá contar con los servicios más apropiados para la venta, selección, empaquetado, conservación y distribución de las capturas desembarcadas por la flota, lonjas suficientemente amplias e higiénicas, locales de selección y empaquetado, frigoríficos con capacidad adecuada, muelles de carga de camiones y vagones, fáciles vías de comunicación con los mercados de consumo del producto y, naturalmente, servicio de aprovisionamiento de embarcaciones - tomas de combustible, agua, hielo, etc. - que deberán ser suficientes en calidad y cantidad para el abastecimiento de la flota en tiempo oportuno.

Según la FAO (19), el puerto pesquero tiene que cumplir un cierto número de funciones generales que son comunes a todos los puertos, sean éstos comerciales o pesqueros. Sin embargo existen unas funciones características aplicables

Únicamente a los puertos pesqueros.

Las funciones generales que son comunes a todos los puertos incluyen la provisión de:

- Una recalada segura y fácilmente identificable desde alta mar, con profundidades adecuadas.
- Una entrada segura y bien definida y un canal de recalada de profundidad adecuada.
- Una dársena suficientemente amplia, profunda y protegida para permitir las operaciones requeridas.
- Todas las ayudas para la navegación - visuales y electrónicas - que sean necesarias para asistir a los buques en la utilización del puerto en las máximas condiciones de seguridad.
- Rompeolas de protección - donde sea necesario - de características estructurales adecuadas y configuración conveniente para reducir a límites aceptables los efectos del oleaje - o de los temporales - dentro del canal de recalada e instalaciones portuarias.
- Muelles adecuados para dar servicio a las cantidades y tipos de embarcaciones que utilicen las instalaciones portuarias, o sea probable que las usen en un futuro previsible.
- Todos los servicios necesarios, como son los que suministran combustible, aceite, agua y electricidad; asimismo redes de drenaje, alcantarillado y equipo contra incendios.
- Los edificios y equipo necesarios para permitir un

funcionamiento eficiente y sin alteraciones.

- Espacio adecuado para la ampliación de las actividades, tanto las que se llevan a cabo en el agua, como las realizadas en tierra.
- Conexiones adecuadas con la carretera principal, desde y hacia la zona portuaria, y una bien diseñada red de carreteras y ferrocarril para servir a todas las actividades dentro de la zona portuaria.
- Espacio para estacionamiento de vehículos, tanto industriales como particulares, y espacio adecuado alrededor de las lonjas e industrias para cargar y descargar los vehículos sin que se perturbe la circulación.
- Medios de reparación en las proximidades del puerto, para llevar a cabo los diversos tipos de reparaciones que puedan solicitarse.

Por lo que se refiere a las funciones características de los puertos pesqueros, puede decirse que lo que hace que, en general, dichos puertos difieran de la mayor parte de los otros puertos de abrigo, es el carácter perecedero de la mercancía que manejan, lo que entraña la urgente necesidad de una pronta distribución cuando se vende en fresco, o de una inmediata elaboración. Estas demandas requieren que las operaciones de descarga y manipulación se lleven a cabo con toda rapidez y, con frecuencia, requieren también que las instalaciones de elaboración estén emplazadas dentro de la zona portuaria.

En algunos puertos pesqueros, mayores y más perfeccionados, una creciente proporción de las partidas desembarcadas llegan congeladas, lo cual permite cierto grado de flexibilidad en las operaciones, si bien es condición primordial que la manipulación sea rápida, una vez que ha comenzado la descarga.

Otra característica del puerto pesquero es que, en la mayoría de los casos, lo utilizan una multitud de barcos pequeños que parte del tiempo permanecen inactivos en el puerto, sea para descanso de la tripulación o para otros fines diversos. Dado que los barcos pesqueros son, en general, más pequeños que el término medio de los buques comerciales, se necesita un alto grado de protección contra los elementos en evitación de posibles daños.

Mientras que en la mayoría de los puertos que no son pesqueros, es práctica corriente que todas las actividades tales como carga y descarga, abastecimiento, mantenimiento y reparaciones ligeras, tengan lugar en el mismo punto de atraque, en los puertos pesqueros, debido a las horas que difieren y a la exigencia de espacio conflictivas, es aconsejable disponer de instalaciones de muelle por separado para descarga, atraque, abastecimiento, mantenimiento y reparación. Sin embargo, donde la actividad sea en tan pequeña escala que resulte fácil mantener la eficiencia de la operación - o donde únicamente utilicen las instalaciones portuarias barcos altamente especializados - para fines de descarga de las capturas de pescado y abastecimiento, puede no ser

tan apremiante la necesidad de contar con instalaciones de muelle separadas.

Dada la incertidumbre de porcentaje de capturas y de caladeros visitados, no es posible que las embarcaciones de pesca tengan por anticipado un conocimiento exacto de las horas de llegada y de salida. Sería de desear, por lo tanto, que las instalaciones y servicios portuarios estuviesen previstos para atender a un tráfico irregular y difícil de anticipar.

La publicación "Puertos Pesqueros y Mercados" (FAO, 1970) - que es un informe de la conferencia internacional celebrada en Bremen - facilita información sobre cierto número de aspectos técnicos de las actividades de planificación y explotación del desarrollo de un puerto pesquero. Existen también otros informes de la FAO que tratan de desarrollos y problemas específicos, experimentados por los países miembros de dicha organización.

Según estos informes, el puerto pesquero consta de un conjunto de instalaciones que permiten desarrollar las diversas actividades y operaciones de la industria pesquera. El carácter de estas actividades sugiere, como más deseable, que se instalen unidades separadas dentro del complejo portuario. Dependiendo de las características operacionales y de la organización que se haya establecido en el puerto pesquero, puede que sólo haya que planear en detalle algunas de las instalaciones en las primeras fases del desarrollo, mientras que respecto a otras instalaciones únicamente toca pre

ver el espacio, acceso y servicios de utilización general. De las instalaciones que han de proporcionarse desde las fases tempranas, los muelles suelen constituir una de las principales partidas por lo que se refiere a importancia y costo. Claro está que los muelles, por sí solos, no bastan para crear un puerto, sobre todo cuando las condiciones naturales de las costas puedan exigir obras considerables de protección y adecuación, a fin de permitir que la utilización de los muelles se haga en condiciones de seguridad. Los factores que afectan a la necesidad, cálculo y construcción de tales obras protectoras son tantos y tan variados que se necesitaría toda una serie de informes especiales para tratar aunque no fuese más que de sus principales características.

Muelles de descarga.— Por razones de higiene y a fin de mantener un alto grado de calidad, es importante que las operaciones de descarga se efectúen tan rápidamente como sea factible y que la línea de transporte desde el barco al punto de recepción sea lo más corta posible. Por ello, es aconsejable que haya siempre espacio libre disponible todo lo cerca que se pueda de dicho punto.

Los factores básicos que determinan la longitud de los muelles de descarga son:

- Promedio de barcos que descargan sus capturas durante un cierto período de tiempo.
- Influencia de la temporada y de los períodos punta de pesca sobre el número de embarcaciones.

- Longitud del muelle que se requiere por barco durante la temporada.
- Promedio de la cantidad de pesca descargada por embarcación.
- Influencia de los periodos punta sobre las capturas por barco.
- Rapidez de descarga incluyendo el tiempo de preparación antes y después de la descarga efectiva.
- Tiempo disponible para descargar dentro del período de tiempo escogido.

Para determinar la longitud requerida de un muelle de descarga pueden seguirse varios criterios, tales como:

- a) Todos los barcos que llegan han de descargarse dentro de un cierto período de tiempo.
- b) La existencia de un tiempo de espera máximo admisible antes de que tenga lugar la descarga.
- c) El equilibrio entre tiempo de espera del barco y el tiempo de inactividad de las instalaciones de descarga debiera ser tal que se consiga un rendimiento óptimo.

Muelles de atraque.- En el espacio destinado a atraque normalmente los barcos quedan solos mientras las tripulaciones disfrutan de merecido descanso. En este lugar se mantienen o reparan los aparejos de pesca, preparándolo todo para la próxima salida, simultaneando estas operaciones con las revisiones de rutina de la embarcación y la realización de reparaciones ligeras. También suele llevarse a cabo en este

lugar la mayor parte del aprovisionamiento para la tripulación. Por ello, es sumamente aconsejable que en las inmediaciones de la zona de atraque se disponga de un lugar de carga y descarga para operaciones tan necesarias como son el secado y reparación de redes, medición de cuerdas y cables, etc. y que existan algunos edificios destinados a pequeñas reparaciones y almacenaje de artes de pesca y piezas de recambio. En la mayoría de los casos también es recomendable contar con dispositivos de seguridad adecuados para barcos y equipo en estas zonas dado que con frecuencia están desatendidas.

Los factores básicos que determinan la longitud de muelles que hace falta para fines de atraque son:

- Número de embarcaciones que utilizan el puerto.
- Longitud de muelle requerida por barco mientras atraca.
- Tiempo que se pasa en el puerto en relación con el tiempo que se pasa navegando y pescando.
- Influencia de las temporadas de pesca y de los períodos punta sobre los ciclos de pesca.

También debieran considerarse otros factores:

- Número de embarcaciones que pesquen en otras zonas pero que utilicen el puerto como puerto base o de matrícula.
- Tendencia de los buques a reunirse todos en el puerto en ciertas ocasiones (por ejemplo, en días de fiestas patronales).

- La función del puerto como refugio bajo especiales circunstancias.
- La modalidad de las actividades pesqueras.
- Variaciones estacionales en las actividades pesqueras. A fin de determinar las demandas máximas habría que considerar varias temporadas cada una de ellas con actividades pesqueras diferentes.
- Condiciones meteorológicas especiales tales como gales y huracanes que exigen disposiciones especiales.
- Disponibilidad de otras posibilidades de atraque como, por ejemplo, zonas de fondeo. Cuando no se dispone de suficiente longitud de muelle pero donde hay zonas adecuadas y seguras para fondear, sigue siendo aconsejable reservar cierta longitud de muelle en la zona de descarga para fines de atraque, con objeto de impedir la necesidad de un transporte excesivo a base de botes pequeños entre los barcos. Generalmente, la provisión de zonas de fondeo en vez de muelles de atraque únicamente debe proporcionarse como solución temporal, ya que implica menos comodidad para las tripulaciones que realizan un duro trabajo y pérdida de tiempo para tener acceso al barco.

Instalaciones de aprovisionamiento.- Los artículos más importantes que han de suministrarse son: comestibles, agua potable, fueloil, hielo, cebos y cajas limpias. Mientras que los artículos alimenticios e incluso el agua potable pueden

fácilmente ser suministrados en la zona de atraque, el aprovisionamiento de fueloil y de hielo exige muelles separados a fin de impedir el excesivo tráfico de camiones y barcasas a través del puerto con la resultante pérdida de regularidad en las operaciones. Se recomienda en los puntos de abastecimiento de fueloil, tanto por razones de seguridad como para evitar la contaminación, estén separados de otros aprovisionamientos.

La determinación de la longitud de muelle necesaria para aprovisionamiento depende de los tipos de suministros que se consideren pero, básicamente, se sigue la misma pauta que en el cálculo de longitud de muelle necesaria para operaciones de descarga. No obstante, en esta operación hay más flexibilidad: si bien es una ventaja recibir el hielo a bordo en el último momento antes de partir, no tiene mayor importancia el momento en que el barco se abastece de agua potable o de fueloil.

En ciertas circunstancias, sobre todo en puertos existentes, pueden hacerse arreglos para la instalación de medios de aprovisionamiento. Cuando no se dispone de espacio temporalmente y donde los costos no sean excesivos, el reabastecimiento de agua potable y fueloil puede conseguirse mediante remolcadores y gabarras o utilizando otros barcos especialmente proyectados para este fin.

Muelles de mantenimiento y reparaciones.- Para cierto tipo de reparaciones, mantenimiento y revisiones periódicas, hay que sacar las embarcaciones a tierra. Esto crea la nece

sidad de contar con algún dispositivo elevador, de un tipo o de otro. Otras clases de reparaciones y mantenimiento y asimismo algunas otras inspecciones pueden llevarse a cabo mientras el barco está a flote. Dado el carácter especializado del trabajo y la necesidad de contar con grúas y otro equipo especial en algunos casos, es sumamente aconsejable proporcionar longitud de muelle especial para estos fines cerca de los talleres especializados donde ha de realizarse el trabajo.

Longitud total de muelles (Muellaje total).- En algunos casos, la longitud total de muelle que se necesita puede no ser igual a la suma de las longitudes requeridas para los distintos usos que acabamos de describir, sobre todo cuando varias actividades pueden tener lugar a lo largo del mismo muelle; por ejemplo, en una pesca diaria donde se utiliza el muelle de descarga únicamente durante un período fijo al día, muy bien podría utilizarse como muelle de atraque durante las horas restantes.

En vista de las dificultades inherentes a la determinación de las longitudes de muelle requeridas para los diversos propósitos, es importante que la disposición general y los arreglos consiguientes sean suficientemente flexibles para permitir ajustes durante el uso si las hipótesis sobre las que se basan los cálculos han demostrado ser erróneas o inexactas.

Medios para efectuar reparaciones.- Los tipos de instalaciones que normalmente se necesitan constan de:

454.-

- Un dispositivo de dique seco que permita la reparación, mantenimiento y control de las partes de las embarcaciones que quedan bajo la línea de flotación. Puede consistir en una rampa, un varadero, un carenero o un elevador de barcos, accionado hidráulica o eléctricamente.
- Grúas para levantar máquinas o para desmontar aparjos, equipo y maquinaria auxiliar de cubierta.
- Una serie de talleres: mecánico, de carpintería, eléctrico y electrónico, etc.
- Tendejones para almacenaje de los materiales de reparación, tales como madera, chapas de acero, perfiles, etc.

Los factores que determinan las instalaciones y servicios necesarios son:

- Número total de buques a que deben prestar servicio las instalaciones.
- Composición de la flota por lo que se refiere a tamaño, peso, forma, material y edad de las embarcaciones. El tamaño, el peso, la forma y, hasta cierto punto, el material de los barcos influyen en las dimensiones de las instalaciones. La distribución por antigüedad en servicio influye sobre la variación del promedio de duración de la labor de reparación e inspección.
- Porcentaje de ocupación. Dado el costo del tiempo de inactividad de las instalaciones de reparación y el

costo y pérdida de ingresos de los barcos que esperan ser reparados, se determinará un porcentaje óptimo de ocupación, el cual tendrá una influencia directa sobre la provisión de las instalaciones.

- Influencia de las variaciones estacionales de la configuración de pesca. Donde, por ejemplo, la pesca se realice principalmente durante un período de nueve meses por año, los barcos tenderán a que las reparaciones y el mantenimiento tenga lugar conjuntamente en los tres meses restantes, salvo averías que exijan una reparación inmediata.

Los factores que determinan las instalaciones requeridas dependen tanto de los hábitos y circunstancias locales, que resulta imposible establecer una regla general para la planificación de las instalaciones de mantenimiento y reparación. No obstante, puede estimarse que el número de rampas de permanencia en seco necesarias, puede ser del orden del 4 por 100 llegando incluso al 10 por 100 del número total de barcos a que da servicio la unidad, dependiendo de los varios factores antes mencionados. En cuanto a la longitud de muelle requerido para reparaciones, puede decirse que debería satisfacer hasta tres veces el número de barcos previstos para la grada de carenado.

Como se ha dicho anteriormente, puede que no haga falta proporcionar plenas instalaciones en un puerto pesquero cuando se disponga, o pueda conseguirse que se disponga, de medios de reparación a una distancia prudente del puerto.

Sin embargo, siempre habrá que proporcionar algunos medios para el mantenimiento ordinario de rutina.

El problema se presenta cuando en las proximidades no hay instalaciones especializadas disponibles y el número de barcos no es suficiente como para justificar la construcción de toda una instalación de reparaciones. En tales casos de bieran utilizarse todo lo que sea posible los talleres de que se disponga pero, aún haciéndolo así, podría hacer falta proveerse de un varadero que, aunque no fuera rentable en principio, permitiría a los barcos completar sus reparaciones en otras instalaciones más equipadas.

Disponibilidad de piezas de recambio.- Un problema especial que afecta a muchos puertos pesqueros es la dificultad de obtener piezas o elementos de repuesto. Las principales razones de este problema son:

- Falta de normalización en la flota, para la cual el mantenimiento de grandes existencias de elementos de máquinas y motores de muchas marcas diferentes resultaría económicamente imposible.
- El número total de máquinas del mismo fabricante en cierta zona a menudo no es suficientemente atractivo como para establecer una sucursal local de servicio, dando lugar a que las entregas sean lentas.
- Una política restrictiva en cuanto al cambio exterior, así como las limitaciones a la importación, a menudo causan retrasos en las entregas de equipos y recambios procedentes del extranjero y , por lo tanto, inmovi-

lización de unidades costosas.

La fijación de un criterio referente a recambios se considera de suma importancia; ello podría incluir la creación de almacenes o depósitos centralizados de existencias, así como la asignación de repuestos suficientes para adquirir los elementos necesarios, a la vez que se adquieren embarcaciones, motores o equipos extranjeros.

A modo de resumen podemos dividir en dos, las necesidades básicas de todo puerto pesquero: unas se refieren a la pesca desembarcada y otras al mantenimiento de la flota.

Por lo que incumbe al primer aspecto, se hace imprescindible en los puertos disponer - en primer lugar - de unos equipos de descarga de buques adecuados a sus características específicas, que permitan efectuar las operaciones con rapidez, limpieza y sin deteriorar la carga que, como es sabido, es muy delicada.

En segundo lugar viene el almacenaje. Los barcos no pueden esperar a descargar y, asimismo, pueden llegar varios a la vez. Sería conveniente pues, disponer también de almacenes a -25° C para el pescado congelado y a -2° C para el pescado con hielo, con volúmenes útiles adecuados a la flota que se sirva. Es necesario, asimismo, que los puertos pesqueros dispongan paralelamente de:

- Plantas de proceso - si lo hubiere - con descongelación, fileteado, empacado y segundo congelado.
- Túneles de secado.
- Fábricas de harinas y subproductos.

- Fábricas de conservas y enlatado.

El segundo aspecto es el mantenimiento de la flota. Los buques no deben perder tiempo en tierra, pero hay que atender a su suministro y mantenimiento, y para ello hay que disponer de:

- Estaciones de suministro de combustibles y aceites, agua, víveres y hielo.
- Almacenes y talleres para la confección y reparación de redes, aparejos y cabullería.
- Almacenes y talleres para el suministro y reparación de repuestos y piezas mecánicas de todas clases.

Además, es preciso tener en cuenta que los buques pesqueros deben ser varados dos veces por año y que anualmente deben pasar una revisión de casco y máquinas, por lo que sería muy conveniente poder contar con un varadero y talleres anexos. Con una buena planificación se puede llegar a varar de 125 a 150 barcos al año por cada vía de varadero, o sea, atender a una flota de sesenta a setenta unidades. El varadero de rampa está particularmente indicado para las embarcaciones pesqueras, debido a que la diferencia de calados de estos buques favorece la puesta en seco.

Como es natural, todo esto implica fuertes inversiones que el armador aislado normalmente no puede afrontar. Por ello es muy deseable - y hasta casi imprescindible - la formación de cooperativas de pescadores, tarea que en general es difícil de llevar a cabo dado el carácter casi siempre individualista de la gente de mar, pero que sería convenien

459.-

te afrontar con los siguientes objetivos (20):

- Intercambio de información sobre los puntos de pesca.
- Coordinación de las llegadas a puerto y descargas de los barcos.
- Normalización de los suministros y pertrechos al objeto de abaratarlos.
- Normalización de marcas y tipos de equipos y maquinaria, al objeto de disminuir stocks de repuestos y facilitar reparaciones.
- Intercambio y entrenamiento del personal.
- Aportación de fondos a instalaciones y defensa de intereses comunes.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

1. Fernando Cano
"Los puertos pesqueros entre la expansión y la desaparición"
en Arriba de 30 de junio 1978
2. Consejo Económico Sindical Interprovincial del
Noroeste (CESIN)
"Galicia como solución"
(Estudio de un gran puerto a escala continental)
Santiago de Compostela, 1969.
3. Confederación Española de Cajas de Ahorro
"Situación actual y perspectivas de desarrollo en Galicia"
Madrid, 1975.
4. MOPU. Dirección General de Puertos y Costas
"Memoria Anual del Puerto de El Ferrol". Año 1980.
5. MOPU. Dirección General de Puertos y Costas
"Memoria Anual del Puerto de La Coruña". Año 1980.
6. MOPU. Dirección General de Puertos y Costas
"Memoria Anual del Puerto de Villagarcía de Arosa". Año 1980.
7. CESIN
"Galicia como solución", op. cit.

8. MOPU. Dirección General de Puertos y Costas
"Memoria Anual de la Junta del Puerto y Ría de
Pontevedra". Año 1980.
9. Fernando Conde Montero-Ríos
"El puerto de Vigo a examen"
en Faro de Vigo de 10 de octubre 1981.
10. CESIN
"Galicia como solución", op. cit.
11. MOPU. Dirección General de Puertos y Costas
"Memoria Anual del Puerto y Ría de Vigo. Año 1980.
12. MOPU. Dirección General de Ordenación y Acción Territorial
"Informe Preliminar: Situación Actual y Diagnóstico"
Plan Director Territorial de Coordinación de Galicia
Santiago de Compostela, 1978.
13. Fernando Conde Montero-Ríos
"El puerto de Vigo a examen", op. cit.
14. MOPU. Dirección General de Ordenación y Acción Territorial
"Informe Preliminar: Situación Actual y Diagnóstico", op.cit.
15. Xosé Gómez
"Riveira, el puerto que tiene una deuda por cobrar"
en La Voz de Galicia, suplemento dominical Núm.55 de 10
de enero 1982.

16. Confederación Española de Cajas de Ahorro
"Situación actual y perspectivas de desarrollo en Galicia", op. cit.
17. Fernando Cano
"Los puertos pesqueros entre la expansión y la desaparición", op. cit.
18. Documentación Básica del IV Plan Nacional de Desarrollo
"Pesca Marítima"
Secretaría General de la Subsecretaría de Planificación.
Madrid, 1976.
19. FAO
"Planificación de puertos pesqueros"
Roma, 1977.
20. TECNIBERIA
"La experiencia pesquera en España"
Madrid, 1971

oooooC00ooooo

463.-

VI. LA FLOTA PESQUERA

VI.1. Introducción

Los criterios de clasificación de la flota pesquera en España sigue siendo un tema de indudable polémica por los diversos factores que intervienen al hacer dicha clasificación desde las distintas perspectivas a que da lugar. Así, J. Zamora y López Goza (1) opinan que fundamentalmente la pesca en nuestro país queda dividida en dos grandes grupos:

- La pesca de bajura, entendiéndose por tal la que en sus procedimientos, métodos y costumbres conserva unas técnicas cuasi familiares o artesanales, y

- La pesca de altura, que es el proceso industrializador llevado a la mar, a los barcos, a los métodos de pesca y a los aparatos con que se dota a los barcos, incluyendo en este mismo proceso una mentalidad de obrero industrial que surge en el marinero pescador, entre otros condicionamientos. Una de las consecuencias o derivaciones inmediatas de este proceso de industrialización de la pesca es el del alejamiento de los barcos de sus puertos de origen. Esto ha llevado a que las grandes flotas, por ejemplo la bacaladera, la congeladora en sus distintas modalidades: merlucera, marisquera, de cefalópodos, exija a los trabajadores unas ausencias, que han llegado en ocasiones a los catorce meses.

Si atendemos a criterios geográficos en cuanto a áreas o zonas de pesca, la Ley 147/1961, de 23 de diciembre, sobre Renovación y Protección de la flota pesquera, establece en su Art. 5º :

"La pesca marítima nacional puede ser de tres clases: Pesca Costera o Litoral, que se practica dentro de la zona comprendida entre el litoral español y la línea de 60 millas paralela al mismo".

"Pesca de Altura, que se lleva a efecto fuera de la expresada línea de 60 millas y en la zona comprendida entre los paralelos de 60º N. y 0º y los meridianos 10º E. y 20º O."

"Pesca de Gran Altura, que se ejerce sin limitación de mares ni distancias a la costa".

La citada Ley, cuyo carácter básico y fundamental para el ejercicio de la pesca ya ha sido señalado, no especifica sin embargo las condiciones que debe reunir una embarcación para ejercer las mencionadas modalidades de pesca - Gran Altura, Altura y Litoral - e incluirlas en uno u otro grupo. Tampoco señala ninguna subclasificación dentro de cada una de ellas atendiendo al sistema de pesca, tonelaje u otro criterio similar.

Otras clasificaciones toman en cuenta el tamaño de las embarcaciones y, así, la Dirección General de Pesca Marítima considera Flota Artesanal la constituida por embarcaciones menores de 20 TRB. En la Flota de Litoral - también llamada Costera o de Bajura - se incluyen los buques de tonelaje comprendido entre 20 y 75 TRB (otras veces entre 20 y 100 TRB). La Flota de Altura la constituyen los barcos comprendidos entre 100 y 250 TRB, siendo la Flota de Gran Altura la formada por buques mayores de 250 TRB (bacaladeros, balleneros y grandes congeladores).

También se utilizan criterios específicos de clasificación de los tipos de pesca en función de las artes utilizadas y las especies capturadas, según las siguientes modalidades: arrastreros, congeladores, bacaladeros, cerqueros, palangreros, etc.

González Laxe (2), señala un criterio de clasificación que enmarcaría la actividad pesquera atendiendo a los regímenes económicos que engloba el sector pesquero. Según esta clasificación tendríamos un régimen económico rural-artesano y otro urbano-industrial, distinguiendo formas de producción precapitalistas-periféricas y capitalistas-centrales respectivamente.

Por último, diremos que muchos son los pescadores que hacen su propia clasificación atendiendo al criterio de los días de trabajo en la mar. Así, la pesca de litoral comprendería de uno hasta diez días de mar; la de Altura de 10 a 35 días, y la de Gran Altura sería la que llegara hasta los diez meses de mar, e incluso a veces más.

Para GAUR (3), toda Administración pesquera debe enfrentarse con el problema de elegir entre los diversos criterios clasificatorios posibles - áreas de pesca, artes utilizadas, especies a que se dedica, tamaño de las embarcaciones, etc. - aquellos que definan mejor cada industria pesquera, embarcación y tipo de capturas, facilitando así las tareas de ordenación, estructuración y resolución, en definitiva, de todos los problemas del sector.

La posibilidad de ejercer la pesca en zonas costeras,

de altura o de litoral, es decir, más o menos alejadas de la costa española, debe estar condicionada por las características técnicas de tamaño y equipamiento del buque y no por la modalidad o sistema de pesca que ejerce. Un área de pesca supone una autonomía y unas condiciones de navegabilidad determinadas, que sólo pueden cumplir barcos de tamaño y características adecuadas a ella. Las características de la embarcación y no la modalidad de pesca son, en definitiva, las que posibilitan el ejercicio de la pesca en cada una de las áreas marítimas señaladas.

El sistema de pesca y el arte utilizado son factores independientes respecto al mayor o menor alejamiento de las zonas pesqueras. El hecho de pescar al arrastre o al cerco no favorece ni perjudica las posibilidades que posee una embarcación para desplazarse a zonas más o menos alejadas. En la práctica, la pesca de Altura y de Gran Altura se identifica con la pesca de arrastre, y la de cerco con la de Litoral, hasta el punto de que el término arrastre es sinónimo de Altura y la pesca de cerco equivale a Litoral o Costera, aunque no siempre es así.

Los criterios que establecen las distintas clases de pesca en España y que deberían servir de base para la clasificación de la flota, de las capturas y otros aspectos de la industria pesquera encierran, tras su aparente coherencia, discriminaciones incomprensibles técnicamente. Una clasificación racional de la flota debiera tener en cuenta, entre otros, los siguientes criterios:

- Especies a que se dedica:
 - Pelágicas
 - Demersales
- Artes de pesca y métodos de captura: arrastre, cerco, etc.
- Tonelaje y potencia.
- Métodos de conservación: refrigeración, congelación, mixto, etc.

Una situación de confusión no facilita - concluye GAUR - la visión clara de los problemas pesqueros y la política pesquera se resiente claramente de ello, añadiendo una dificultad más a los problemas específicos de la pesca y los derivados de la estructura socioeconómica en que está encuadrada.

En el Cuadro 6.1 se presenta la estructura de la flota pesquera española en los años 1979 y 1980, clasificada por clases de pesca, grupos de TRB y edades. Como puede observarse, a 31 de diciembre de 1980, el total de buques de pesca censados en nuestro país alcanzaba la cifra de 17.390 unidades con un tonelaje de 759.421 TRB, una potencia de 2.741.842 H.P. y un número de tripulantes de 109.258 personas, lo que supuso, en esta última década, un aumento de cerca de dos mil embarcaciones, más de cien mil toneladas de registro bruto y aproximadamente un tercio de su potencia, permaneciendo prácticamente estacionario el número de sus tripulantes, si bien desde 1977 se nota una tendencia regresiva. La variación de 1980 respecto al año anterior ha sido un aumento de 108 unidades, lo que supone aproximadamente un 6 por 1.000 de su

CUADRO 6.1

ESTRUCTURA DE LA FLOTA PESQUERA ESPAÑOLA (1979-1980)

FLOTA PESQUERA				
CLASE DE FLOTA	CARACTERÍSTICAS	AÑO 1979	AÑO 1980	DIFERENCIA 1980-79
De arrastre	Número de barcos	2.929	2.888	-41
	Tonelaje (T.R.B.)	282.098	288.888	+6.790
	Potencia (H.P.)	1.878.288	1.874.856	-3.432
	Número de tripulantes	31.938	31.574	-364
De arrastre (compulsor)	Número de barcos	581	557	-24
	Tonelaje (T.R.B.)	218.781	213.084	-5.697
	Potencia (H.P.)	588.888	584.377	-4.511
	Número de tripulantes	11.481	11.382	-99
Bucaleros	Número de barcos	108	105	-3
	Tonelaje (T.R.B.)	57.085	56.287	-798
	Potencia (H.P.)	118.535	118.085	-450
	Número de tripulantes	2.781	2.878	+97
De cerco	Número de barcos	2.122	2.148	+26
	Tonelaje (T.R.B.)	91.378	92.787	+1.409
	Potencia (H.P.)	418.853	422.557	+3.704
	Número de tripulantes	27.044	27.227	+183
De cerco (compulsor)	Número de barcos	51	54	+3
	Tonelaje (T.R.B.)	38.708	43.919	+5.211
	Potencia (H.P.)	110.381	127.275	+16.894
	Número de tripulantes	1.870	1.145	-725
Otras	Número de barcos	11.511	11.837	+326
	Tonelaje (T.R.B.)	88.848	85.908	-2.940
	Potencia (H.P.)	384.158	408.813	+24.655
	Número de tripulantes	35.277	35.241	-36
Totales	Número de barcos	17.282	17.388	+106
	Tonelaje (T.R.B.)	782.822	798.421	+15.599
	Potencia (H.P.)	2.712.885	2.741.842	+28.957
	Número de tripulantes	108.588	108.258	-330

GRUPOS DE TONELAJE	AÑO 1979		AÑO 1980		DIFERENCIA 1980-79
	NÚMERO	%	NÚMERO	%	
Menos de 20 T.R.B.	12.554	72,84	12.871	72,86	117
De 20 a 25 T.R.B.	287	1,56	284	1,52	-3
De 25 a 50 T.R.B.	1.208	6,98	1.212	6,97	4
De 50 a 100 T.R.B.	1.138	6,57	1.141	6,56	3
De 100 a 150 T.R.B.	588	3,47	603	3,47	15
De 150 a 250 T.R.B.	812	4,70	883	4,62	71
De 250 a 500 T.R.B.	588	3,28	553	3,18	-35
De 500 a 900 T.R.B.	85	0,37	88	0,38	3
De 900 a 1.800 T.R.B.	78	0,40	78	0,40	0
Más de 1.800 T.R.B.	7	0,04	7	0,04	0
Total	17.282	100	17.388	100	106

GRUPOS DE EDAD	AÑO 1979		AÑO 1980		DIFERENCIA 1980-79
	NÚMERO	%	NÚMERO	%	
Menos de 5 años	1.252	7,24	1.078	6,20	-174
De 5 a 10 años	2.981	17,25	2.860	16,46	-121
De 10 a 15 años	3.188	18,44	3.148	18,12	-40
De 15 a 20 años	3.248	18,78	3.165	18,20	-83
De 20 a 25 años	2.136	12,36	2.423	13,93	+287
De 25 a 30 años	1.251	7,24	1.285	7,38	+34
Más de 30 años	3.247	18,78	3.442	19,78	+195
Total	17.282	100	17.388	100	+106

FUENTE: Ministerio de Agricultura. "La Agricultura y la Pesca Españolas en 1980".

volumen, habiendo, sin embargo, disminuido el tonelaje total en 2.601 TRB (3,4 por 1.000). Esta alteración de la estructura de la flota puede traducirse en una disminución de la flota de arrastre y bacaladera y un aumento de la flota de cerco y de la artesanal, si bien debe precisarse que las cuatro unidades congeladoras de arrastre y las tres bacaladeras, en que han disminuido las respectivas flotas, han sido exportadas para constituir empresas pesqueras conjuntas.

En cuanto a las clases de flota, se puede señalar que más de 15.000 barcos corresponden a la llamada pesca costera, de los cuales 12.671 son menores de 20 TRB y dan trabajo a más de un tercio de las tripulaciones totales de la flota pesquera española. En total podemos decir que la pesca costera, incluida la artesanal, ocupa cerca del 67 por 100 de la población activa empleada en el sector, siendo precisamente en este último grupo donde se ha producido un incremento de 117 unidades en 1980 respecto del año anterior, mientras que las disminuciones se han situado fundamentalmente en el entorno de 150 a 500 TRB, lo que justifica el que habiendo aumentado en 1980 la flota en 108 buques se hayan perdido, sin embargo, 2.601 TRB en ese mismo año.

La pesca de altura dispone de algo más de 1.400 barcos que emplean a más de 21.500 tripulantes y con una relativa antigüedad en los buques. La potencia media de los barcos, durante la década de los setenta, ha aumentado en la flota de arrastre y en la flota de superficie y la tripulación media ha aumentado asimismo en la flota de arrastre y disminu

do algo en la de superficie. El TRB en ese período de tiempo también aumentó en ambas flotas.

En cuanto a la pesca de gran altura, debemos señalar la drástica reducción del número de buques de la flota bacaladera - una de las más viejas - que de 159 unidades que tenía en 1970 pasó a 105 en 1980. Para este tipo de pesca los gallegos y los vascos se desplazaban a las costas de Terranova y Groenlandia. Hoy ya no faenamos en la isla danesa y Canadá sólo nos concede unos cupos muy reducidos pretendiendo que abandonemos sus aguas. En otros caladeros de bacalao en los que tradicionalmente hemos faenado - Noruega y U.S.A. - también nos encontramos con grandes problemas, ya que los noruegos pretenden echarnos y los cupos norteamericanos son ínfimos. No es extraño afirmar pues que este tipo de flota esté condenado a desaparecer, ya que estos buques no pueden transformarse para otra actividad. Precisamente esta excesiva especialización de nuestros barcos es la que hace más problemático encontrar soluciones alternativas para poder ocuparlos en otros tipos de trabajo.

En 1980 el total de tripulantes de la flota bacaladera sobrepasaba las 2.600 personas, si bien hay que destacar que la cifra de tripulantes media no se ajusta a la situación real.

Por lo que respecta a la flota congeladora en esta última década y en lo que se refiere al arrastre, hay que decir que se ha más que duplicado y mejorado sustancialmente su productividad, llegando a alcanzar asimismo un estimable desarrollo

tecnológico. Como ejemplo podemos citar que de los 73 arrastreros congeladores censados en 1965 hemos pasado a tener 557 buques en 1980 con un TRB global de 213.004 toneladas, si bien en estos últimos años la tendencia es a disminuir. Sin embargo, nuestra flota más moderna es la congeladora de cerco, con 54 unidades menores casi todas ellas a los diez años y desplazando 43.919 toneladas. Quizá sea ésta también la flota que más posibilidades de supervivencia tenga, ya que se dedica a la pesca del atún, catalogada como especie migratoria y cuya captura sigue siendo considerada como de pesca libre, por lo que no se encuentra sometida a las restricciones impuestas por los organismos internacionales (4). Además en esta flota se observa un aumento sustancial en la potencia media de los barcos, en el TRB medio y en el número de tripulantes por buque.

Por último, y con respecto a la edad de la flota pesquera española, el Cuadro 6.1 recoge también para los años 1979 y 1980 el número de barcos que existen en cada grupo de edad, así como su porcentaje con respecto a la totalidad de la flota. De la observación de dicho cuadro se deduce claramente el evidente envejecimiento de los buques debido, por una parte, a la falta de crecimiento del primer grupo - menos de 5 años - a causa del escaso ritmo de construcción y, por otra, a que la exportación se realiza fundamentalmente a base de unidades recientes. A título de ejemplo, puede señalarse que la flota arrastrera pasa de tener, en 1979, 234 buques de menos de cinco años, a 166 en 1970, y la arrastre

ra congeladora pasa de tener, en 1979, 145 barcos de menos de cinco años, a 71 en 1980 (5). Sin embargo, la antigüedad de la flota de pesca de gran altura es relativa, ya que se puede decir que gran parte de estos buques se construyeron al amparo de la Ley de Protección y Renovación de la Flota Pesquera, que concedía créditos a bajo tipo de interés y gran número de años de amortización, como ya hemos visto(6).

Por regiones, Galicia absorbe casi la tercera parte de la totalidad de la flota pesquera española, con 5.354 embarcaciones censadas en 1979, y un desplazamiento de 251.879 TRB. Le siguen en importancia la región Cantábrica con 2.645 barcos que desplazan un total de 172.322 toneladas y la región Suratlántica con 1.824 buques que suman 143.903 TRB.

Atendiendo a áreas geográficas más amplias, podemos señalar que casi la mitad de la flota se concentra en el norte de la Península, desde Fuenterrabía a La Guardia, y si consideramos el litoral atlántico español desde Fuenterrabía hasta Algeciras, incluyendo las provincias canarias, los barcos con base en puertos de dicho litoral suponen más de los dos tercios del total de la flota pesquera de nuestro país. La de todo el Mediterráneo, incluyendo las Baleares, supone apenas un tercio del total.

En Galicia, como en el resto de España, la pesca ha experimentado un proceso de crecimiento, transformación y especialización en los últimos quince años, cuyos resultados en la actualidad están derivados de esa dinámica sectorial, de la política pesquera y de las fases de expansión de nuestras pesquerías.

En 1961, año de la promulgación de la Ley de Protección y Renovación de la Flota Pesquera, la situación de la pesca gallega presentaba una estructura basada fundamentalmente en embarcaciones de pequeño tonelaje, unidades viejas, cuyo radio de acción estaba limitado casi en exclusiva a los caladeros próximos a la costa, habiéndose iniciado solamente la pesquería en Terranova, Gran Sol y costas africanas y portuguesas hacia el sur.

La especialización de la pesca industrial tiene lugar en la década de los años sesenta. La expansión de las pesquerías de los congeladores y bacaladeros, así como de los arrastreros, supone una nueva concepción de la actividad pesquera, de cara a la utilización de formas más sofisticadas en cuanto a la extracción, en un grado mayor de autonomía y tecnificación y en el desarrollo de las organizaciones empresariales y comerciales pesqueras (7).

Al 31 de diciembre de 1970, la flota pesquera gallega estaba formada por 4.448 buques de propulsión mecánica con un tonelaje global de registro bruto de 227.187 toneladas y una potencia de 570.608 H.P. Su gran importancia en las actividades del sector venía cuantitativamente medida por el hecho de suponer ya en aquellos años, cerca de la tercera parte, aproximadamente, del total de la flota pesquera española.

Sin embargo, las tres cuartas partes de los buques eran pequeñas embarcaciones de madera que no sobrepasaban las 20 TRB y que tan sólo representaban el 8 por 100 del arqueoglbal de la flota pesquera gallega y el 17 por 100 de su poten

cia instalada. Puede considerarse que estas unidades pesqueras, en la mayoría de los casos, estaban al servicio de pequeños armadores de carácter familiar que ejercían una actividad marcadamente artesana (8).

La evolución a partir de 1970 de la flota pesquera gallega (Cuadros 6.2 y 6.3) ha supuesto una aceleración de los ritmos de crecimiento de las embarcaciones y sus características. Pero no solamente se produjo un fuerte crecimiento en los buques de elevado tonelaje, sino que asimismo se

CUADRO 6.2
EVOLUCION DE LA FLOTA PESQUERA GALLEGA

Años	Número de embarcaciones	Tonelaje	Tripulación
1970	4.448	227.187	35.114
1971	4.575	231.929	34.070
1972	4.688	232.330	33.612
1973	4.849	246.511	33.898
1974	5.049	266.563	35.054
1975	5.133	266.600	35.132
1976	5.196	273.688	35.277
1977	5.314	285.480	35.087
1978	5.335	268.806	34.807
1979	5.354	251.879	33.820

FUENTE: Dirección General de Pesca Marítima. Anuarios.

CUADRO 6.3

DINAMICA DE LAS DIVERSAS FLOTAS PESQUERAS DE GALICIA

	1970	1979
FLOTA ARTESANAL (Menores de 20 TRB)		
- Embarcaciones	3.408	4.214
- TRB	18.756	21.706
FLOTA COSTERA (Entre 20 y 100 TRB)		
- Embarcaciones	392	468
- TRB	17.831	24.056
FLOTA DE ALTURA (Entre 100 y 250 TRB)		
- Embarcaciones	490	453
- TRB	76.285	78.116
FLOTA DE GRAN ALTURA (Mayores de 250 TRB)		
- Embarcaciones	158	219
- TRB	114.315	128.001

FUENTE: Dirección General de Pesca Marítima. Datos elaborados a partir de los Anuarios de Pesca de 1970 y 1979.

produjeron variaciones estructurales en la flota. Estas transformaciones supusieron la modificación de la estructura del sector en cuanto a la desarticulación de las embarcaciones relacionadas con la flota de litoral, la diversificación de la pesca costera y la especialización de la pesca industrial. La primera de ellas sufrió un descenso importante de unidades en los últimos años de dicho período, teniendo que adoptar nuevos criterios para adaptarse a los modelos de funcionamiento económico de las actividades pesqueras. Esto ha llevado como consecuencia a una diversificación de las actividades, a la combinación de los diversos tipos de pesca y a la dotación de una mayor tecnificación y potencia de los barcos, incrementando, por consiguiente, los grados de desarrollo técnico.

Entre los años 1970 y 1979, la flota pesquera gallega experimentó un crecimiento global de más del 20 por 100 correspondiente a un alza de 906 embarcaciones netas, lo que supuso una puesta en funcionamiento de más de 90 buques anuales. Este incremento del número de unidades pesqueras supuso asimismo un alza en el tonelaje de más del 10 por 100, alcanzando 251.879 TRB en 1979 y un aumento en la potencia de un 39 por 100 para el período 1970-1975. Por el contrario, la tendencia del número de tripulantes de la flota ha permanecido, con ligeras modificaciones, casi invariable a lo largo del período. Las 35.114 personas embarcadas en 1970 se convirtieron en 33.820 para 1979, marcando esta magnitud una proyección descendente en el intervalo 1970-72, que luego se re

petirfa en el período 1977-79.

Esto significa, analizando los grados de desarrollo técnico y las magnitudes medias de la flota pesquera gallega, un proceso de tecnificación progresivo como lo marca la evolución creciente de la potencia media de las embarcaciones y el descenso paulatino del número de tripulantes por buque; y una estabilización, vía reformas y cambios cualitativos, del tamaño medio de los barcos.

En cuanto a los grados de desarrollo técnico, las variaciones sustanciales en los coeficientes HP/TRB significan una mayor tecnificación y potencia de las unidades para poder ejercer una mayor intensidad de pesca incrementando el esfuerzo pesquero, pues del coeficiente 2,4 HP/TRB en 1970 se ha pasado a 3,2 en 1979. Del mismo modo, el coeficiente HP/Tripulantes se ha incrementado en un 44 por 100 pasando de 16,5 en 1970 a 23,8 HP/Trip. en 1979. Como consecuencia de esta mecanización e incrementos de la tecnología y modificación estructural del sector, se produce una sustitución de la mano de obra cuyos resultados nos vienen ofrecidos por los descensos de las tripulaciones medias por embarcación y las relaciones HP/Trip. y TRB/Trip.(9).

En cuanto al proceso de envejecimiento de la flota en este período, puede afirmarse que desde 1970 hasta 1979 las embarcaciones menores de diez años arrojaban un porcentaje cada vez menor. Si para 1970 era del 44,1 por 100, es decir, que casi la mitad de los barcos poseían menos de diez años, nueve años más tarde esa participación era solamente del

23,4 por 100. Esto tiene como consecuencia que para los estratos de edades comprendidos entre los 10-20 años y más de 20 se produjeran incrementos, tanto a nivel absoluto como relativo. Así, para las unidades comprendidas entre los 10-20 años, que en 1970 eran 1.421, para el año 1979 ascendían a 2.331, es decir el 43,5 por 100 del total, cuando nueve años antes solamente representaban el 31,9 por 100, ascendiendo asimismo en 1979 al 32,9 por 100 las embarcaciones mayores de veinte años que en 1970 representaban el 23,9 por 100.

Si se considera como flota industrial la formada por buques que sobrepasan las 20 TRB, Galicia dispone de una muy importante, constituida por 1.140 unidades con un tonelaje global de 230.173 TRB*. El hecho de que el arco del buque industrial medio gallego - cifrado en 202 TRB - sea superior al del buque industrial medio nacional, que tiene 148 TRB, se debe fundamentalmente a que la estructura de la flota gallega difiere bastante de la flota nacional, presentando una concentración de barcos de mediano y gran tonelaje superior a la normal en el conjunto del país (10). En adecuada relación con el mayor tonelaje medio de las embarcaciones de la flota industrial gallega, también la potencia

* Datos relativos a 1979.

instalada por buque alcanza en Galicia un valor superior a la nacional: 580 HP frente a 487 HP. Según datos de la Dirección General de Pesca Marítima, en 1979 los buques arrastreros gallegos sumaban 449 unidades; los arrastreros congeladores, 139; los bacaladeros, 48; los de cerco, 624; los de cerco congeladores 4, siendo 7 el número de unidades de buques factoría.

Los Cuadros 6.4 y 6.5 recogen la distribución de la flota pesquera gallega por provincias marítimas y distritos al 31 de diciembre de 1979. No se ha considerado necesario incluir las cifras de años anteriores por entender que dichos cuadros son suficientes para permitir una visión adecuada de la distribución geográfica de la flota y en ellos se aprecian perfectamente las características de las cuatro provincias marítimas en que las subdividen los anuarios de la Dirección General de Pesca dependiente del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

En primer lugar habría que señalar el alto porcentaje que en Galicia representa la provincia marítima de Vigo, ya que supone más de la mitad del tonelaje del total de la flota pesquera gallega y el 22 por 100 del número de embarcaciones. Tan sólo Vigo, principal puerto pesquero de Galicia, cuenta con el 24,5 por 100 de la flota industrial de la región que representa el 47,3 por 100 del tonelaje industrial total gallego, siendo, por el contrario, el componente artesanal poco relevante (apenas el 2,7 por 100 del total regional del número de embarcaciones y el 1,6 por 100 de su

tonelaje). El segundo puerto en importancia de la provincia es, a gran distancia del anterior, el de Marín que en 1979 contaba con 207 barcos, de los cuales 126 eran menores de veinte toneladas, que desplazaban 14.406 TRB.

En el extremo opuesto se encuentra la provincia marítima de Villagarcía de Arosa, con una gran participación en el total del número de buques - más de un tercio - pero con muy baja proporción en el tonelaje (7 %). Esto se debe, lógicamente, a que esta provincia dispone de gran cantidad de embarcaciones artesanales - casi la mitad del total regional - siendo, por el contrario, su flota industrial la más reducida de las cuatro provincias marítimas gallegas. Santa Eugenia de Riveira es el puerto pesquero más importante de este conjunto y el único que cuenta con buques mayores de 150 TRB. A su vez, Villagarcía, El Grove y Cambados, son los distritos que mayor número de embarcaciones artesanales poseen de toda Galicia con 643, 532 y 399 unidades respectivamente.

La provincia marítima de La Coruña presenta características parecidas a la de Vigo, aunque menos acusadas. Pesa la flota industrial - ligada al puerto capitalino - que representa el 29 por 100 del total regional, pero pesa también la flota artesanal debido al resto de puertos menores, entre los que destacan los de Muros, Corcubión y Noya, estos últimos tomados como distritos pesqueros (11).

Finalmente, la provincia marítima de El Ferrol es la que menor número de embarcaciones tiene - 749 unidades -

CUADRO 6.4
FLOTA PESQUERA GALLEGA AL 31 DE DICIEMBRE DE 1979
(Por grupos de TRB)

DESTRELOS.	GRUPOS DE T. R. B.												TOTAL
	GRUPOES DE 25	DE 25 A 35	DE 35 A 50	DE 50 A 75	DE 75 A 100	DE 100 A 150	DE 150 A 250	DE 250 A 500	DE 500 A 1.000	DE 1.000 A 1.500	DE 1.500 A 2.000	DE 2.000 A 3.000	
DESARDO													
NUM. BARCOS	43		7	7	8								75
T. R. B.	239		262	311	382		1.060						3.853
POTENCIA-HP	1,173		1,298	1,939	3,117		3,130						11,200
TRIPULANTES	154		50	117	89								330
VEVERO													
NUM. BARCOS	193		9	59	19		24		3				307
T. R. B.	849		361	4,823	2,387		4,283		792				13,299
POTENCIA-HP	4,060		1,329	13,183	7,943		16,048		2,640				43,407
TRIPULANTES	583		112	959	301		368		45				2,368
STA. MARTA DARIQUELPA													
NUM. BARCOS	147	6	22	64	12		2						233
T. R. B.	901	136	783	3,271	1,435		334						6,910
POTENCIA-HP	4,328	975	3,343	11,591	4,335		1,185						26,345
TRIPULANTES	514	71	293	689	177		32						1,776
EL PERROL													
NUM. BARCOS	130	1	2				3						136
T. R. B.	546	23	77				331						1,177
POTENCIA-HP	2,647	75	240				1,200						4,156
TRIPULANTES	372	10	19				43						444
TOTAL PROVINCIA													
NUM. BARCOS	515	7	40	130	39		35		3				740
T. R. B.	2,597	157	1,403	8,407	4,886		6,219		792				24,639
POTENCIA-HP	12,532	976	5,418	23,773	13,980		19,763		2,640				57,000
TRIPULANTES	1,473	91	374	1,730	395		532		65				3,730
SABA													
NUM. BARCOS	64	6	13	1									84
T. R. B.	327	93	632	69									1,081
POTENCIA-HP	1,543	470	2,760	430									5,103
TRIPULANTES	249	55	154	12									470
LA CONCHA													
NUM. BARCOS	189	3	6	2	17		134		33		9		394
T. R. B.	941	34	195	15	2,267		27,297		16,483		5,328	14,782	47,999
POTENCIA-HP	4,437	143	823	390	7,230		85,210		54,087		11,400	20,130	191,147
TRIPULANTES	574	32	68	29	237		1,937		910		264	323	6,334
COMBE													
NUM. BARCOS	131	1	6	3			1						142
T. R. B.	1,239	21	254	160			163						1,977
POTENCIA-HP	6,933	100	1,180	687			540						7,440
TRIPULANTES	974	9	53	67			12						1,054
CAPARIDAS													
NUM. BARCOS	17	5	19	8									119
T. R. B.	393	113	669	685									1,959
POTENCIA-HP	3,109	993	4,253	3,128									11,733
TRIPULANTES	478	67	224	94									843
CONCUION													
NUM. BARCOS	173	1	4	3	2		1						184
T. R. B.	977	22	158	177	279		167						1,790
POTENCIA-HP	4,906	128	930	881	1,100		600						8,323
TRIPULANTES	766	12	33	49	25		33						920
NUYES													
NUM. BARCOS	53	1		2	14		5						105
T. R. B.	364	20		131	1,744		639						3,898
POTENCIA-HP	1,816	110		680	8,448		2,755						13,713
TRIPULANTES	263	9		28	197		70						566
NEYA													
NUM. BARCOS	336		2	1									339
T. R. B.	1,411		76	90									1,577
POTENCIA-HP	7,672		361	250									8,483
TRIPULANTES	1,366		42	17									1,425
TOTAL PROVINCIA													
NUM. BARCOS	1,101	15	59	20	35		149		33		9	11	1,453
T. R. B.	5,522	335	1,734	1,474	6,290		28,668		16,483		5,328	14,782	78,466
POTENCIA-HP	28,574	1,155	10,357	8,444	13,738		89,103		54,087		11,400	20,130	242,862
TRIPULANTES	4,587	106	626	279	439		2,634		910		264	323	9,937
STA. EVARISTA RIVERA													
NUM. BARCOS	125	10	40	16	18		9						228
T. R. B.	1,181	227	1,052	998	2,107		1,188						7,453
POTENCIA-HP	6,204	1,444	12,073	4,373	7,433		4,330						36,859
TRIPULANTES	793	106	734	282	240		123						2,179

483.-

(conclusión)

D E S T I N O	G R U P O S D E T. R. G.												TOTAL
	REMQUES DE 10	DE 20 A 25	DE 25 A 30	DE 30 A 100	DE 100 A 150	DE 150 A 250	DE 250 A 300	DE 300 A 400	DE 400 A 1.000	DE 1.000 A 1.500	DE 1.500 A 2.000		
CARAMISAL													
NUM. BARCOS	150		2										152
T. R. G.	9,374		70										1,144
POTENCIA-HP	3,138		280										1,738
TRIPLANTES	634		10										644
VILLAGARCIA													
NUM. BARCOS	643	1	3		9								646
T. R. G.	3,145	21	123		151								3,448
POTENCIA-HP	17,782	78	795		307								19,138
TRIPLANTES	1,949	20	62		74								2,047
EL GROVE													
NUM. BARCOS	332	1	1										334
T. R. G.	1,998	23	31										1,972
POTENCIA-HP	11,878	164	272										12,308
TRIPLANTES	9,278	7	14										1,299
CARBAJOS													
NUM. BARCOS	399	5	14	1									409
T. R. G.	2,493	111	377	73									3,258
POTENCIA-HP	20,267	494	3,033	230									23,844
TRIPLANTES	1,346	64	234	12									1,676
TOTAL PROVINCIA													
NUM. BARCOS	1,849	17	46	15	19	9							1,975
T. R. G.	9,913	382	2,659	1,271	2,138	1,128							19,607
POTENCIA-HP	63,649	2,178	17,346	4,823	7,935	4,238							99,793
TRIPLANTES	7,730	197	1,034	214	234	123							9,376
PORTOPIRE													
NUM. BARCOS	92	2	7										91
T. R. G.	432	43	267										745
POTENCIA-HP	4,338	377	2,274										6,984
TRIPLANTES	358	34	170										492
HABIN													
NUM. BARCOS	124		4	4	29	19							207
T. R. G.	383		173	276	5,349	6,742	3,293						16,406
POTENCIA-HP	4,272		1,172	677	10,463	20,231	10,940						47,791
TRIPLANTES	347		64	64	341	523	190						1,391
QUEW													
NUM. BARCOS	110	1	1	1									113
T. R. G.	589	23	61	74									727
POTENCIA-HP	9,747	237	488	308									10,677
TRIPLANTES	644	22	12	24									699
CANCAJAS													
NUM. BARCOS	171		3	8									179
T. R. G.	879		84	273									1,164
POTENCIA-HP	9,049		524	993									9,364
TRIPLANTES	548		77	92									707
VIGO													
NUM. BARCOS	44	1	9	28	24	83	84	19	26	4			344
T. R. G.	345	23	339	1,944	3,113	16,145	30,331	11,298	33,031	10,433			109,622
POTENCIA-HP	3,339	193	2,161	8,393	15,119	50,703	10,640	23,444	67,130	17,100			276,248
TRIPLANTES	248	16	142	544	610	1,393	1,864	472	1,187	293			6,221
DAYONA													
NUM. BARCOS	48	2	1	3	2								56
T. R. G.	247	43	30	217	232								791
POTENCIA-HP	2,947	74	123	893	900								5,000
TRIPLANTES	248	14	14	107	44								438
LEY													
NUM. BARCOS	29	3	29	23	1								87
T. R. G.	240	67	1,177	1,379	344								3,324
POTENCIA-HP	1,632	343	7,984	7,902	1,231								17,118
TRIPLANTES	150	31	342	288	47								858
REDONDELA													
NUM. BARCOS	119	1	1										121
T. R. G.	610	21	39										646
POTENCIA-HP	5,784	160	363										6,309
TRIPLANTES	617	92	24										653
TOTAL REGION													
NUM. BARCOS	749	30	55	63	59	188	94	19	26	4			1,197
T. R. G.	3,474	224	2,339	4,169	7,182	22,887	33,014	11,198	33,031	10,433			119,157
POTENCIA-HP	47,233	1,378	12,743	18,884	25,497	70,734	99,864	23,444	67,130	17,100			377,065
TRIPLANTES	2,813	193	773	1,112	846	1,828	1,836	472	1,187	293			11,269

FUENTE: Dirección General de Pesca Marítima. Anuario 1979.

CUADRO 6.5
FLOTA PESQUERA GALLEGA AL 31 DE DICIEMBRE DE 1979
(Por clases de pesca y por grupos de edades)

CLASE	GRUPO DE EDAD									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
DESCRIPCION	ADOLESCENTES		JUVENES		ADULTOS		SENIORES		TOTAL	
	NUM.	TON.	NUM.	TON.	NUM.	TON.	NUM.	TON.	NUM.	TON.
REBAÑOS										
NUM. BARCOS	11		15	45						
T. G. B.	1,019		421	303						
POSIENDO-OP	6,405		3,207	1,011						
TRIPLANTES	100		200	100						
VIÑEDOS										
NUM. BARCOS	34		77	103						
T. G. B.	3,026		4,372	1,227						
POSIENDO-OP	10,593		20,438	5,409						
TRIPLANTES	400		1,224	600						
STA. MARIA DE GUZMAN										
NUM. BARCOS	0		0	150						
T. G. B.	0		0	1,357						
POSIENDO-OP	0		0	1,357						
TRIPLANTES	0		0	1,357						
EL PERDUR										
NUM. BARCOS	3		2	131						
T. G. B.	351		47	691						
POSIENDO-OP	1,277		137	2,774						
TRIPLANTES	85		12	309						
TOTAL PRODUCTOS										
NUM. BARCOS	54		162	330						
T. G. B.	5,045		11,379	3,439						
POSIENDO-OP	16,762		32,407	8,407						
TRIPLANTES	600		1,800	900						
LA CORREA										
NUM. BARCOS	24		24	34						
T. G. B.	2,100		2,100	1,200						
POSIENDO-OP	7,200		7,200	1,200						
TRIPLANTES	100		100	100						
LA CORREA										
NUM. BARCOS	127		10	104						
T. G. B.	12,700		1,040	1,040						
POSIENDO-OP	40,000		3,120	3,120						
TRIPLANTES	2,500		250	250						
CONCHA										
NUM. BARCOS	1		0	121						
T. G. B.	105		0	773						
POSIENDO-OP	500		0	3,650						
TRIPLANTES	50		0	600						
CHARRAS										
NUM. BARCOS	25		0	0						
T. G. B.	2,500		0	0						
POSIENDO-OP	10,000		0	0						
TRIPLANTES	100		0	0						

[illegible]

(conclusión)

O T A T I V O S.	C L A B D E P E S C A										M E S E S									
	ABASTECIMIENTO DE PESCA					CROCO					SERVICIOS AUXILIARES					DE MAR				
	ABASTECIMIENTO DE PESCA	DE PESCA	DE PESCA	DE PESCA	DE PESCA	DE PESCA	DE PESCA	DE PESCA	DE PESCA	DE PESCA	DE PESCA	DE PESCA	DE PESCA	DE PESCA	DE PESCA	DE PESCA	DE PESCA	DE PESCA	DE PESCA	DE PESCA
PORTUGAL																				
MAR, BARCOS	42	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
POTENCIA-MW	3,717	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222
TRIPULANTES	1,231	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222
MARIN																				
MAR, BARCOS	42	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
POTENCIA-MW	3,717	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222
TRIPULANTES	1,231	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222
BARCELONA																				
MAR, BARCOS	42	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
POTENCIA-MW	3,717	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222
TRIPULANTES	1,231	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222
VIPO																				
MAR, BARCOS	42	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
POTENCIA-MW	3,717	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222
TRIPULANTES	1,231	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222
BARCELONA																				
MAR, BARCOS	42	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
POTENCIA-MW	3,717	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222
TRIPULANTES	1,231	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222
TUN																				
MAR, BARCOS	42	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
POTENCIA-MW	3,717	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222
TRIPULANTES	1,231	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222
RESEGUERA																				
MAR, BARCOS	42	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
POTENCIA-MW	3,717	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222
TRIPULANTES	1,231	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222
TOTAL PRODUCCION																				
MAR, BARCOS	42	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
POTENCIA-MW	3,717	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222
TRIPULANTES	1,231	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222
TOTAL GASTOS																				
MAR, BARCOS	42	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
POTENCIA-MW	3,717	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222
TRIPULANTES	1,231	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222	2,222

FUENTE: Dirección General de Pesca Marítima. Anuario 1979.

pero, sin embargo, con sus 24.459 TRB desplazan más tonelaje que la flota de la provincia de Villagarcía que aun siendo más numerosa, como ya hemos indicado, solamente totaliza 17.687 TRB. El distrito más importante de este conjunto de puertos es el de Vivero que cuenta con 307 barcos, de los cuales 114 pertenecen a la flota industrial.

En resumen, y como es sabido, destaca la gran importancia de los puertos de Vigo y de La Coruña que entre ambos suponen más del 75 por 100 del tonelaje global de la flota industrial pesquera gallega, aunque en el total general este porcentaje se vea reducido debido a su menor incidencia en la flota artesanal. Tras ellos, aunque a mucha distancia, destacan los distritos de Marín y Vivero que son los dos únicos puertos gallegos, aparte de los mencionados, que cuentan con embarcaciones superiores a las 250 TRB.

Por lo que respecta a la flota artesanal, además de los distritos de Villagarcía, El Grove y Cambados anteriormente citados, tiene gran relevancia también en puertos como Noya, Vivero, Cangas de Morrazo, Corcubión, Corme, La Puebla del Caramiñal, Santa Marta de Ortigueira y Santa Eugenia de Riaveira, entre otros distritos (12).

VI.2. La flota costera y artesanal

Como queda visto, Galicia ha sido históricamente una de

las principales zonas pesqueras del país y ocupa actualmente el primer lugar entre las regiones pesqueras españolas al aportar más de un tercio de la oferta nacional. A partir de la Ley de 1961 de renovación y ampliación de la flota pesquera y en el transcurso de los dos primeros Planes de Desarrollo en los que se consignan créditos y ayudas importantes para conseguir una actualización de la flota nacional, se impulsa en España la creación de una flota congeladora y de grandes arrastreros que va a constituir la base de la modernización del sector a nivel nacional.

Efectivamente, aunque los planes preveían una renovación estructurada de toda la flota pesquera en la que se consideraba tanto las flotas de gran altura y altura como las flotas industriales y artesanales del litoral, la acción estatal sólo afecta a las primeras y al terminar el primer Plan de Desarrollo, entre otras cosas, se había superado largamente el objetivo de renovar y ampliar la flota de gran altura (creando una flota congeladora prácticamente inexistente antes de 1961), se habían cubierto parcialmente los objetivos en la flota de altura, pero apenas se había incidido para nada en las flotas de litoral.

Galicia, como región pesquera, se beneficia de estos planes y de los resultados positivos y negativos que de ellos se derivan. Así, en 1968 se había renovado totalmente la flota de gran altura gallega multiplicando prácticamente por tres su tonelaje, se había ampliado enormemente la flota de altura al no contrarrestarse las nuevas construcciones con

los desguaces de barcos viejos, y seguía existiendo una considerable flota artesanal estabilizada a la que no habían llegado las ayudas previstas y que, por consiguiente, no había experimentado ningún proceso de modernización o reconversión (13). Flota artesanal que, por otra parte, sigue constituyendo la base productiva de los municipios costeros gallegos pertenecientes al sistema económico primario, y a ella dedicamos este epígrafe.

El análisis socioeconómico de la flota pesquera de litoral viene condicionado a una previa división en flota industrial y flota artesana. Las características de la explotación difieren en un caso y en otro. La flota industrial está vinculada a empresas en las que normalmente rigen los principios básicos de la economía industrial, mientras que la flota artesana es objeto de explotación con carácter familiar careciendo, en la mayoría de los casos, de una división social del trabajo, siendo además en numerosas ocasiones complemento económico de otras actividades realizadas en tierra. El análisis global de esta flota sin establecer previamente la división indicada, conduciría a errores de apreciación, habida cuenta que no es posible juzgar con los mismos criterios actividades que tienen finalidades distintas y se basan en normas de comportamiento diferentes.

El criterio fundamental para asignar un buque pesquero a uno u otro tipo de flota estribaría en los criterios y fines en que se basa y persigue su explotador. Desafortunadamente este criterio de tipo subjetivo no puede transformarse

en operativo por la carencia de información, por lo que es necesario recurrir a un criterio objetivo como puede ser la dimensión del buque medida por su TRB - que está bastante relacionada con el tipo de pesca que puede realizar - aunque este procedimiento no sea el ideal.

Los barcos de pequeño tonelaje y muy limitado radio de acción - que por lo tanto son sólo aptos para la pesca de litoral - están especialmente calificados para ser objeto de una explotación económica de tipo artesanal, a la que le está completamente vedada la pesca de gran altura, la de altura e incluso una gran parte de la pesca costera. Por ello, se considera flota artesanal - como ya hemos visto anteriormente - la integrada por toda embarcación pesquera inferior a 20 TRB, y flota industrial la compuesta por buques que sobrepasan dicho tonelaje. Debe advertirse que el criterio de clasificación es de una cierta arbitrariedad, pero tiene la ventaja, aparte de su fácil manejo, de ser compatible con los datos proporcionados por las estadísticas de la Dirección General de Pesca y ser concordante, en algunos casos, con otros estudios a efectos de comparación (14).

En 1979 la flota artesanal española estaba integrada por 12.554 embarcaciones con un arqueo total de 58.897 TRB y una potencia de 409.189 HP. Estos barcos presentaban un registro medio de 4,69 lo que indica, a través del análisis del Cuadro 6.6, que el tonelaje medio por buque ha disminuído progresivamente desde 1965. La potencia, por el contra-

491.-

CUADRO 6.6

EVOLUCION DE LA FLOTA ARTESANAL ESPAÑOLA (Menores de 20 TRB)

	1965	1970	1975	1979
Nº DE BUQUES	9.377	10.889	12.089	12.554
TRB				
- Total	48.529	71.658	57.149	58.897
- Media	5,17	6,58	4,72	4,69
POTENCIA				
- Total	181.885	230.134	337.712	409.189
- Media	19,39	21,13	27,93	32,59
TRIPULACION				
- Total	41.598	43.694	40.820	40.353
- Media	4,43	4,01	3,37	3,21
POTENCIA/TRB	3,74	3,21	5,90	6,94
TRB/TRIPULANTES	1,16	1,63	1,40	1,45
POTENCIA/TRIPULANTES	4,37	5,26	8,27	10,14

FUENTE: DGPM. Datos elaborados a partir de los Anuarios de Pesca.

rio, ha mantenido una tónica alcista hasta alcanzar el valor medio de 32,59 HP, que afecta sobre todo al ratio potencia/tripulante situándose en 10,14 frente al valor 4,37 de 1965. Ello supone una mayor tecnificación de este tipo de flota, en términos relativos, ya que en conjunto presenta un bajo nivel

de rendimiento por unidad de esfuerzo y de productividad por tripulante a causa de su deficiente equipamiento y, sobre todo, por su manifiesta antigüedad con casi un 40 por 100 de embarcaciones que superan los veinte años.

Son muchos los autores que sostienen que la pesca artesanal está condenada a desaparecer, pero sin embargo sobrevive lastimosamente como último recurso al que se agarran más de cuarenta mil personas. En opinión de Sánchez Erauskin (15), en Galicia son los niños y los ancianos la mano de obra base de esta pesca, y en realidad esto sucede así, pero también se hace necesario señalar que los barcos artesanales, con tripulaciones muy dispares que van desde cinco o seis marineros hasta pequeñas motoras tripuladas por un solo hombre, realizan capturas de una gran variedad de especies que son muy apetecidas para el consumo en fresco.

En Galicia, la pesca artesanal se realiza principalmente en el interior de las rías, de gran riqueza marisquera y con unas condiciones ecológicas que favorecen la existencia de abundantes y variadas especies, algunas de las cuales registran, no obstante, violentas oscilaciones temporales sin que todavía se conozcan con certeza sus causas.

La importancia de la flota artesanal gallega, viene reflejada por las 4.214 embarcaciones censadas en 1979 que arrojaban un tonelaje de 21.706 TRB y una potencia de 145.148 HP, dando ocupación a casi quince mil personas. El buque medio tiene 5,15 TRB y 34,44 HP, o sea 6,68 HP por tonelada, siendo su tripulación de 3,5 trabajadores por embarcación.

Esta flota representa el 78,7 por 100 de los buques pesqueros de Galicia y tan sólo el 8,6 por 100 de su tonelaje, estando integrada por algo más de la tercera parte del total de la flota artesana nacional.

Los distritos pesqueros gallegos más importantes, en orden al volumen de su flota artesanal, son: En la provincia marítima de El Ferrol, los de Vivero, Santa Marta de Ortigueira y El Ferrol que totalizaban en 1979, 470 embarcaciones; en la provincia marítima de La Coruña, los de Noya, Corcubión, La Coruña y Corme, con un total de 867 barcos; en la provincia marítima de Villagarcía de Arosa, los de Villagarcía, El Grove y Cambados que suman 1.574 embarcaciones; y en la provincia marítima de Vigo, los de Cangas, Marín, Redondela y Bueu que totalizan 526 barcos. Dentro de las cuatro provincias marítimas gallegas, la de Villagarcía es la de mayor importancia por lo que a flota artesanal se refiere, representando el 43,8 por 100 del total de Galicia en este subsector.

La flota costera industrial, integrada por buques comprendidos entre las 20 y las 100 TRB, en 1979 y por lo que a la región gallega respecta, se componía de 468 unidades que desplazaban 24.056 TRB con una potencia de 112.643 HP y 6.908 tripulantes. Esta flota representa el 8,7 por 100 del total de la flota pesquera gallega y casi el 10 por 100 de su tonelaje, correspondiendo 157 embarcaciones a la provincia marítima de El Ferrol, 85 a la de La Coruña, 98 a la de Villagarcía y 128 a la de Vigo.

El distrito de Santa Marta de Ortigueira alberga la flota de este tipo más numerosa de Galicia con 72 unidades, seguido muy de cerca por los de Santa Eugenia de Riveira y Vivero con 70 y 68 barcos respectivamente. Muy importantes, aunque de significación menor, son también los distritos de Tuy, Vigo, Camariñas, Cambados y Sada, no superando la cifra de diez unidades las embarcaciones albergadas en los puertos de los distritos de El Ferrol, Corme, Corcubión, Muros, Noya, La Puebla, Villagarcía, El Grove, Portonovo, Marín, Bueu, Cangas, Bayona y Redondela. Un mayor detalle respecto a la distribución de los buques por distritos se encuentra en los Cuadros 6.4 y 6.5.

Muchas de las embarcaciones que se dedican a esta clase de pesca realizan capturas masivas (sardina, jurel, etc.) pero no son asimilables a lo que hoy llamamos sistemas industriales de producción. Son solamente recolectores de pescado que sin ninguna elaboración a bordo son ofrecidos para su venta. Las actitudes y sistemas de retribución son semejantes a los de la pesca artesanal, sufriendo una problemática global que cualitativamente se aproxima a aquélla. Los canales de comercialización se encuentran fuera del control y de una influencia seria de los productores, que han de compensar las limitaciones en los niveles de precios obtenidos con la extensión y aumento de las capturas, acentuando así los consiguientes riesgos de deterioro de los caladeros y de las áreas de pesca (16).

Por otro lado, el problema de la escasa intensidad de

financiación es especialmente agudo en esta flota de litoral. En ella el mal aprovechamiento del espacio, las bodegas mal acondicionadas, la carencia de refrigeración, la inadecuación de los sistemas para detectar la pesca, la antigüedad de los aparejos y la ausencia casi total de equipos mecánicos para manejarlos, son tal vez los factores básicos determinantes del excesivo número de tripulantes en relación al tonelaje del buque. Las insuficiencias tecnológicas condicionan unos rendimientos bajos, y por consiguiente una falta de productividad en estas unidades pesqueras, incidiendo además, por su discontinuidad cíclica, en defectos de abastecimiento a las industrias subsidiarias de este subsector, que a su vez dificultan el grado de participación del sector transformador en el mercado, lastrado con estructuras de costes desfavorables que afectan a su competitividad.

Iglesias Suárez (17), opina que en algunos puertos de esta flota tienen su base entre un 20 y un 30 por 100 más del número de barcos que sería conveniente para una elevación de la productividad; es decir, no existe una interrelación entre el número de embarcaciones con base en puerto y el volumen de capturas que se desembarcan en el mismo. Puede afirmarse que cada aumento registrado en el censo de los buques, evidentemente supone un perjuicio para los demás, lo que sin duda ayuda al actual sensible agotamiento de algunos bancos pesqueros regionales.

Por otra parte, es evidente el exceso de personal de esta flota costera, ya que las capturas por tripulante son

muy reducidas. Esto significa que los resultados de la pesca descansan en el esfuerzo de los hombres y no en una adecuada mecanización que facilite las labores de la mar.

Las tripulaciones de la flota no arrastrera y de las pequeñas embarcaciones que pescan individualmente con artes de arrastre, están remuneradas por el sistema a la parte, lo que quiere decir que el importe total de la venta de las capturas, una vez deducidos los gastos del barco, se distribuye entre los tripulantes en la forma establecida y que varía para cada zona según los usos y costumbres. Por el contrario, el personal embarcado en la flota de gran altura y en el resto de la flota de altura, percibe sueldos institucionalmente fijados que se complementan con primas establecidas en función del volumen de la pesca capturada, siendo el ingreso medio de los tripulantes de estas flotas relativamente elevado. El problema se hace más grave para las tripulaciones de las pequeñas embarcaciones costeras contratadas por el sistema a la parte, cuyos ingresos, bastante reducidos, se encuentran además sometidos a fuertes oscilaciones.

En la pesca artesanal no existe regulación alguna para la jornada de trabajo. Esta depende de factores tan dispares como los climatológicos, del recorrido marítimo que haya que efectuar, de que el aparejo se enganche o traiga basura siendo necesario regresar a puerto para limpiarlo, etc. Tampoco existen en este tipo de pesca las vacaciones, pagas extraordinarias ni seguro de desempleo, estando las tripula

ciones siempre atentas al trabajo con apenas tiempo para tomarse un bocadillo o fumar un cigarro.

Normalmente estas flotas artesanales y de litoral se nutren de tripulaciones jóvenes que todavía no han cumplido su servicio militar, de jubilados que no pueden olvidar su larga vida marinera y que en tierra se encuentran desarraigados, de trabajadores en paro que les hace falta aumentar sus exiguos ingresos para poder sobrevivir, de separados que optan por recibir un pequeño sueldo a cambio de no tener que entregar la pensión correspondiente a su ex-mujer, y de tantas otras personas, en definitiva, que por circunstancias de la vida se encuentran en una situación de cuasi-marginación, viéndose obligados a aceptar un tipo de trabajo de los más duros, sin derecho a Seguridad Social ni a otra serie de ventajas que normalmente amparan las reglamentaciones laborales. Muy acertadamente, Alonso Ucha (18) definiría la flota de bajura, como la flota donde nace el marinero y adonde va a morir, después de entregar la plenitud de su trabajo a los armadores de las flotas de altura y gran altura.

En cuanto a la problemática actual y futuro de la pesca costera en Galicia, González Laxe (19) opina que el gran problema planteado en esta pesquería radica en la comercialización, es decir, en el proceso de mercantilización de los productos pesqueros. La existencia de un método de formación de precios - la subasta - que no equipara en justicia los valores de los productos, permitiendo congelar los

precios en primera venta y actuar discriminadamente en la ley de la oferta y la demanda, supone que el proceso de valoración de los productos pesqueros obliga a las embarcaciones a:

- a) incrementar la atomización empresarial,
- b) una competencia más fuerte de las unidades productivas, y
- c) depender, progresivamente, en mayor grado del oligopolio de demanda.

Esta situación actúa negativamente sobre las unidades productivas, que se ven obligadas a:

- 1º) acelerar el proceso de incrementar el esfuerzo pesquero,
- 2º) capturar especies inmaduras, impidiendo el desarrollo y crecimiento de las especies comerciales,
- 3º) actuar negativamente sobre los precios,
- 4º) desarrollar la dependencia y subordinación de los entes comerciales, y
- 5º) entrar en conflicto con otros tipos de pesca en lucha por el espacio pesquero.

Para Albino Prada (20), de nada sirven los proyectos de reforma de las subastas sin el deseo de unir la oferta para hacer subir los bajos precios que rigen en el mercado pesquero. Por el contrario, las grandes compañías desarrollan todo el ciclo de producción y distribución, lo cual les permite obtener grandes beneficios. Las subastas tenderán a desaparecer en la medida en que el sector se mono-

police a todos los niveles y entonces el monopolio de demanda se convertirá irreversiblemente en monopolio de oferta para el consumidor directo.

Bajo esta perspectiva de rentabilidad económica descendente de la pesca de litoral, ésta irradia hacia las zonas en que la actividad productiva pesquera es predominante evitando, por lo tanto, una fuerza de arrastre y de atracción que actúe positivamente y de forma multiplicadora sobre el entorno económico y social.

Otro punto fundamental de la problemática de la pesca costera es el relativo a la regulación de las pesquerías. La inexistencia de organismos capaces - bien por su operatividad, bien por su estructura de funcionamiento - de poner en marcha una auténtica regulación de las pesquerías, impide el establecimiento de un plan de capturas que delimite el número de embarcaciones, cuotas, esfuerzo pesquero, especies, tiempo y zonas, en orden a efectuar una verdadera y necesaria ordenación de la pesca de litoral.

Para finalizar, diremos que otros problemas - aparte de la comercialización, regulación, infraestructura, etc. - son también el tema de la contaminación y el conflicto entre tipos de pesca. El primero de ellos necesita de un severo control de las industrias próximas a la costa en cuanto vertidos, y una fuerte vigilancia sobre buques que depositan frente al litoral gallego, materiales contaminados, residuos radiactivos, desperdicios petrolíferos, etc., mientras que el segundo significa estipular zonas pesqueras en las cuales

se defendiera la posibilidad de enfrentamiento entre pesca antagónica y perjudicial. Los conflictos entre arrastreros y palangreros por un lado y pincheiros y volanteiros por otro, recogidos periódicamente en la prensa (21), avalan la necesidad de encarar decididamente este tipo de problemas. En este sentido, el director general de Ordenación Pesquera, Gonzalo Vázquez, opina (22) que "es necesario regular y ordenar los caladeros para reservarlos a artes de pesca específicos y que no sean incompatibles, para evitar definitivamente los conflictos que se ocasionan prácticamente todos los años entre las flotas que faenan con volanta y las que lo hacen con pincho".

Por su parte, Fernández Calviño considera que "se trata de un problema de incompatibilidades y desde luego no hay más remedio que limitar las zonas y proceder a la reconversión de las flotas, que está dando ya excelentes resultados en algunos lugares". Tanto Gonzalo Vázquez como Fernández Calviño coinciden en resaltar la extraordinaria importancia de las rías gallegas como auténticas granjas marinas naturales. Sin embargo, "la plataforma gallega - estima Fernández Calviño - se está agotando progresivamente y hay que ponerle coto mediante una más severa vigilancia".

VI.3. El marisqueo

La importancia del marisqueo en Galicia es de todos conocida, siendo muchos y destacados especialistas los que han escrito abundantemente sobre la problemática de este subsector. Por ello en este epígrafe sólo se intentará dar una visión generalizada del tema que, por otro lado y dada la complejidad del mismo, exigiría un estudio aparte más amplio y detallado que, evidentemente, desborda los límites de este trabajo.

Si hay autores que consideran el marisqueo tan sólo como una actividad extractiva de mariscos sedentarios, otros por el contrario opinan que si alguna definición cabe darle al sector marisquero, ésta es precisamente su carencia absoluta de definición, su enorme complejidad.

La palabra marisco no es un término científico. Su origen en nuestra lengua se remonta a la Edad Media, y así la encontramos en escritos de los años 1.300 - empleada como adjetivo - juntamente con otras voces como marinista, marisma, marinesco. Su origen no es sino la palabra latina mare-maris = mar-del mar. Así pues, marisco significa marino, cosas del mar.

Pero no a todas las cosas del mar llamamos marisco. Esta voz es definida por la Real Academia de la Lengua (1970) de la siguiente manera: "Cualquier animal marino invertebrado y especialmente el crustáceo o molusco comestible". Sin embargo esta definición no nos da una idea exacta del concepto

marisco, pues la voz popular no utiliza esa denominación para cualquier animal marino invertebrado, ni siquiera para todos los crustáceos o moluscos comestibles, sino tan sólo para algunas de las especies de estos grupos. Así, por ejemplo, a algunos moluscos - pulpos y calamares - no se les denomina mariscos, seguramente por su carácter de nadadores. Se trata, pues, de un concepto de características poco definidas.

Por su parte, la Ley de Ordenación Marisquera de 30 de junio de 1969 en el apartado C de su artículo segundo, considera como marisco "cualquier animal invertebrado marino susceptible de comercialización para el consumo humano". Se puede decir pues, que la palabra marisco - con categoría no científica de grupo - encierra a las especies de invertebrados marinos que, viviendo en la zona litoral (cerca de la costa), son de interés comercial (23).

Dejando aparte los crustáceos capturados por la flota de gran altura (gamba y langostino, principalmente), nuestro interés se centra sobre todo en las especies que abundan en el litoral gallego - y en especial en los moluscos existentes en las rías - , pudiendo definir así al mariscador como el pescador que se dedica a extraer el marisco, si bien en dicho nombre puede incluirse a todo un conjunto de personas que va desde el veraneante que escarba en la arena de la playa para buscar conchitas - comestibles o no - hasta el profesional dotado de embarcación potente y dragas modernas de gran poder de extracción, pasando por toda una gama interme-

día entre ambos extremos. Este es uno de los primeros escollos con que tropieza la explotación racional del recurso marisquero: la falta de delimitación del sector social encargado de dicha explotación (24). En el proceso de extracción del marisco encontramos trabajadores pertenecientes a diversos tipos de estratos sociales, esto es: obreros, campesinos, mujeres de la conserva o amas de casa, emigrantes que se dedican al marisqueo a pie, y también mariscadores poseedores de un barco - chalana, dorna o racú - que simultáneas las labores del marisqueo a flote y a pie, con la pesca de bajura, el mantenimiento de su batea, etc.

Es de destacar, por lo tanto, el alto grado de simbiosis - aunque a menudo surgen situaciones conflictivas - existente entre el agro y la pesca de bajura con el marisqueo, de manera que estas ocupaciones las puede alternar una misma persona a lo largo del año. De ahí que el tiempo dedicado a la actividad marisquera como tal sea muy variable, pasando por una dedicación que va desde todo el año hasta solamente el mes o meses posteriores a la apertura de la veda (25). Como se observa, en el marisqueo existen actividades de muy diferente grado de desarrollo, lo que supone también diferentes tipos de relaciones sociales entre las personas que en ellas trabajan. Basta con citar las evidentes diferencias que existen entre el marisqueo a pie en las playas - llevado a cabo casi exclusivamente por mujeres - y el cultivo de moluscos en bateas con una técnica determinada, o mismo el marisqueo a flote con can. Las relaciones sociales derivadas

de estos diferentes tipos de producción pueden llegar a tener una importancia tal, que pueden convertirse en antagónicas si se llevan a cabo modificaciones que no las tengan debidamente en cuenta.

Es frecuente que los hombres alternen las actividades pesqueras con las marisqueras, lo que en principio no debería ser negativo, dada la complementariedad de las mismas. Los problemas surgen por el carácter estacional del marisqueo, impuesto por la legislación actual sobre períodos de veda, que trae como consecuencia el escaso interés por una formación profesional adecuada al desarrollo y modernización de esta actividad. Pero un caso más flagrante es el de la población femenina, donde la diversidad laboral constituye una de las formas de explotación humana más acusadas en la actualidad.

En un estudio de investigación sobre el marisqueo en la ría de Arosa llevado a cabo por miembros del Departamento de Estructura Económica de la Facultad de Ciencias Económicas de Santiago bajo la dirección del profesor X.M. Beiras, aparecen unos porcentajes que demuestran claramente este tipo de explotación. Consultados los Censos Municipales aparecía más de un 73 por 100 del total de la población femenina potencialmente activa censada como sus labores, es decir, improductiva. Sospechando un bajo grado de fiabilidad real de estas cifras, se procedió a la realización de una encuesta individual sobre un colectivo de 500 mujeres comprendidas entre los 15 y los 65 años de edad. Los resultados obte

nidos fueron los siguientes:

- Un 23,5 por 100 de las mujeres consultadas declaraban no tener ninguna otra ocupación más que sus labores domésticas.
- Un 41,5 por 100 declaraba dedicarse por lo menos a otra actividad productiva, además de las domésticas.
- Un 24,6 por 100 declaraba dedicarse a dos actividades productivas, además de su casa.
- Finalmente, un 10,4 por 100 afirmaba trabajar en tres actividades productivas, además de las propias del hogar.

Los trabajos más frecuentes a que se dedicaban, aparte de los domésticos, eran por este orden (26):

- 12.- Marisqueo.
- 22.- Tierras propias
- 32.- Animales.
- 42.- Industria conservera.
- 52.- Negocios.

Esta encuesta viene a corroborar, una vez más, el grado de sobre-explotación a que se encuentra sometida la mujer gallega, y en especial la mujer del litoral.

Hay que pasar del concepto de que el marisco es un recurso estacional para paliar la escasez que padecen los productores de otros sectores (pescadores de bajura, labradores, mujeres, emigrantes, etc.), al de que el marisco es un producto que entre su cultivo y su explotación sostiene a un sector de la producción como otro cualquiera. El marisqueo

debería ser de una vez por todas una profesión. Claro que para eso también hay que profesionalizar a los que han de estudiar los problemas inherentes a esta actividad - biología marisquera, economía pesquera, etc. - totalmente ignorados en nuestros centros docentes medios y superiores.

A grandes rasgos, podemos decir que el marisqueo se ejerce de dos maneras con características diferentes que condicionan su poder de extracción, la técnica y consecuentemente la incidencia en la explotación conjunta. Una es el marisqueo a pie y otra el marisqueo a flote, y dentro del marisqueo a flote la que emplea el angazo y la que arrastra cualquier tipo de draga.

El marisqueo a pie se realiza sobre especies que habitan en la franja litoral que se conoce con el nombre de intermareal, bien enterradas o fijas sobre rocas u otro sedimento duro (ostras, percebes, etc.), siendo la actividad extractiva de mayor incidencia sobre las playas o bancos naturales. La acción del marisqueo a pie es diferente - tanto en efectividad como en daños ocasionados - según se haga totalmente en seco o con una capa de agua de pocos centímetros (27). En principio, podemos afirmar que no se trata de una actividad profesionalizada, en cuanto que las labores de siembra, limpieza, cuidados, etc. son apenas realizadas, limitándose casi en exclusiva a la extracción de moluscos al levantarse la veda, siendo las técnicas más utilizadas las clásicas de las artes usualmente admitidas por las poblaciones costeras.

Los mariscadores de a pie son, generalmente, no profesionales de la mar que se dedican a la actividad del marisqueo en los meses comprendidos de octubre a marzo (de marzo a octubre está vedada la captura de moluscos). Un porcentaje muy elevado está formado por mujeres de marineros y habitantes - hombres, mujeres y niños - de las zonas rurales del litoral, pero también abundan niños, jóvenes y hombres de las familias campesinas, siendo por ello el agricultor mayoría en esta clase de mariscadores.

El marisqueo a flote es el efectuado desde embarcaciones - bien sea mediante angazos, varas o arrastrando canes (28) - sobre especies nadadoras o que viven enterradas en los fondos permanentemente sumergidos. La modalidad de vara permite incrementar el número de kilos capturados de ciertas especies, mientras que los arrastreros de canes alcanzan una productividad mayor en sus capturas. Posiblemente, el arte más adecuado sería el que dañando mínimamente a la especie, seleccionara por tamaños los ejemplares que son extraídos, con lo cual siempre se aseguraría la permanencia en el banco de una población en crecimiento y reproducción. Esto sería el equivalente a la selectividad de mallas en la pesca.

En el marisqueo a flote de moluscos, hay que tener en cuenta que el arte recoge no sólo las conchas sino también parte del sedimento que las cubre y que este sedimento es de naturaleza y granulometría muy variada. En cuanto a los crustáceos pueden recogerse bien con nasas o bien con redes - fijas o de cerco - y en ese caso la selectividad no pre-

sentan grandes dificultades, porque el arte es ya de por sí selectivo.

Los mariscadores de a flote son, en su mayoría profesionales de la mar, es decir, marineros cuya actividad fluctúa de acuerdo con los meses del año. Se dedican a la pesca de diferentes especies marinas, denominadas por ellos costeras o cosechas: en verano, la sardina; en octubre y noviembre, moluscos; en diciembre y enero, crustáceos y besugo; etc. Las distintas fechas de vedas para moluscos y crustáceos y las demás costeras del pescador, hacen que su actividad marinera sea continua a lo largo del año. Realizan por tanto un sistema de capturas rotativo anual y casi forman la población de las villas portuarias (29).

En lo concerniente al polémico y controvertido can (Figura 6.1), diremos que se trata de un arte de arrastre cuyo peso oscila alrededor de los 100 Kg. y consiste en una draga de barra corta - no más de 60 cm. - pero de dientes muy juntos y muy largos (de 40 cm. o más). Como es lógico en fondos blandos se entierra mucho y para su arrastre se necesitan barcos de potencia considerable, entre los 100 y 200 caballos de fuerza. El can ^{no} tiene vara y se utiliza arrastrado por popa con un cabo.

Como es sabido, existen antagónicas y profundas divergencias entre los mariscadores por la utilización de este endeño remolcado por popa. La Ley de Ordenación Marisquera y la O.M. de 25 de marzo de 1970, sobre normas para otorgar concesiones y autorizaciones de establecimientos marisqueros

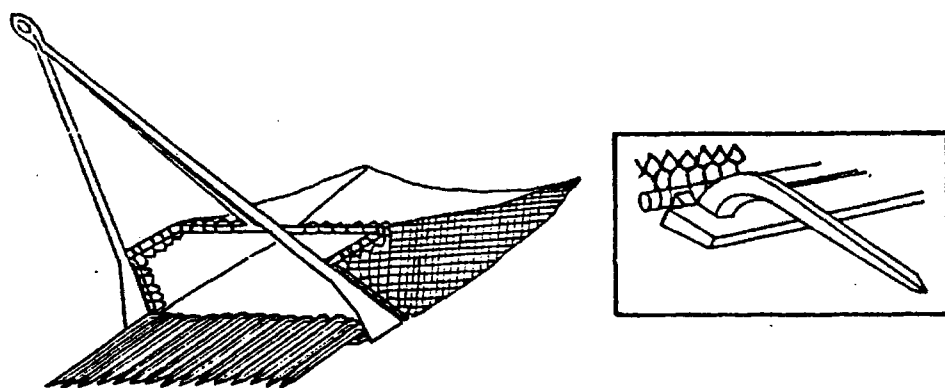


Figura 6.1 CAN (Arnáiz/de Coa).

y de bancos naturales en la zona marítimo-terrestre, vinieron a agravar el conflicto por su inconcreción. En 1980, por un decreto-ley de 22 de octubre de la Subsecretaría de Pesca, la utilización del can fue prohibida y, posteriormente, una nueva disposición fijó el tipo de sanciones en caso de su empleo: paralización del barco infractor por tres meses e importantes sanciones económicas.

Sin embargo, como ya hemos señalado, sobre este tema existen variadas y contradictorias opiniones. Así, hay quienes opinan, como Arturo Román (30), que "el instrumento de marisqueo denominado can, es sin lugar a dudas la máquina de mayor poder destructivo que hasta hoy inventó la mente humana, por lo que su erradicación del litoral de Galicia debie-

ra ser fulminante". Por su parte, González Vidal (31) sostiene que "esta forma de capturas - rastreando con el can - es la máxima representación de un sistema (furtivo) ilegal de laboreo. La legislación vigente prohíbe terminantemente el empleo de este arte - considerado altamente destructivo - pero nuestros furtivos a flote, sobre todo los de la provincia de Pontevedra, los emplean de forma cotidiana". Por último, hay quienes piensan que el can es un arte que sólo debería usarse en fondos superiores a los quince metros, en donde los bancos de moluscos que allí existan no son generalmente accesibles a otros tipos de artes (rastros o angazo de mano en particular). Se considera necesario que los bancos deben de ser trabajados y no permitir que las especies mueran en sus fondos, ya que si esto ocurre se produciría una continua descomposición de materia orgánica que reduciría la calidad del banco hasta su inutilización total, a la vez que se pierde una riqueza que no se explota, sin beneficio para la comunidad.

Esta última teoría, cree que la utilización del can puede ser favorable para el sector, en dos vertientes:

- a) En el aspecto social, humanizando el trabajo de mariscar y mayores ingresos del mariscador, y
- b) En el aspecto biológico-marisquero, regenerando bancos en proceso de depreciación biológica.

El escaso rendimiento con el rastro a tracción humana y la dureza de la labor, forzó al profesional a buscar solución a su penosa vida. El mariscador furtivo sabe que será sancio

nado si lo aprehenden las autoridades y que le impondrán la misma sanción por un arte que se salga poco o mucho de la legalidad. Por ello cada día usa canes de mayores dimensiones. También necesita el infractor atesorar dinero para hacer frente a las sanciones. El fondo común para las multas, creado ya en numerosas Cofradías, indica la solidaridad de grupo y en cierto modo otro aspecto de la modernización del sector, lo que viene de nuevo a confirmar que la legislación y normativa legal que afecta al marisqueo no va acorde con la realidad social.

En opinión de muchos mariscadores, el problema consiste en conseguir una vigilancia adecuada y regular el esfuerzo total que deben soportar los bancos de moluscos sobre los que el can actúa. Lo único que faltaría sería el señalar las áreas de acción de dichas artes, controlándolas a ultranza, y no dejar que, basados en su ilegalidad, arrasen todos los bancos.

Antonio Figueras (32) considera que "aunque se diga que el poder extractivo de un can equivale a tres o cuatrocientos jornales de mariscador a pie, la competencia no es tan grande como puede parecer porque las zonas de incidencia de uno y otro sistema no coinciden casi nunca del todo. No tendrían que coincidir en nada si el can se empleara para aquellas zonas (fondos superiores a los 15 m.) y aquellas especies (navajas o solénidos) que se entierran a profundidades superiores a los 20 cm. en el sustrato". Por el contrario, Arturo Román (33) estima que "esos yacimientos ubicados en-

tre veinte y treinta metros, son precisamente las zonas de reserva en las que se asientan los reproductores que nuevamente repoblarán todas las playas, después de las capturas efectuadas por los mariscadores de vara y a pie seco durante el tiempo de apertura de la veda. Aparte de esto, destruyen en gran parte la ecología del pulpo, y de la nécora".

La conflictividad se presenta - dice Figueras - cuando el can opera en las zonas propias del rastro común de diente corto desde una embarcación a flote. En este caso hay que dilucidar si la presencia en dicha zona de especies que se entierran a mayor profundidad de la que permite su accesibilidad con rastro de diente corto, justifica su empleo en cada caso. Si todos los fondos marisqueros fueran objeto de concesión, es decir, si estuvieran adjudicados para su explotación - bien sea a un particular o a una agrupación (Cofradía, Cooperativa, etc.) - serían ellos los que tendrían que decidir acerca de su empleo y el problema pasaría de ser de tipo social a una cuestión meramente técnica, y la Administración no tendría que tomar resoluciones sobre la legalidad de su uso.

A. Romaní no comparte esta opinión y afirma que "las Cofradías de Pescadores como colectividades que son de los hombres del mar, debieran ser las que explotasen toda la riqueza de las playas del litoral gallego, y para ello la Administración tendría que potenciarlas jurídicamente, al mismo tiempo que no autorizaría bajo ninguna forma ni pretexto, explotaciones de tipo privado a entidades ni a personas fí-

sicas. Entre los hombres del mar, los hay con capacidad suficiente para poner en marcha tales complejos, para explotar los y ampliarlos, para comercializar sus productos y establecer racionalizaciones de precios y capturas. Sin embargo estamos asistiendo pasivamente y viendo como se conceden parcelas de grandes dimensiones a entidades privadas, que con el tiempo realizarán la funesta función como se hizo con la indiscriminada repoblación forestal, que tantos perjuicios ocasionó a la economía de la región gallega. De esta forma los mariscadores pasarán a ser asalariados de las empresas, viéndose sometidos a un jornal impuesto por las mismas, con grave deterioro de su ya endémica economía" (34).

Desde el punto de vista bioecológico, no es conveniente utilizar el can en fondos someros de granulometría fina y para aquellas especies que sólo se entierran superficialmente en el sustrato - almejas, berberechos, etc. - sobre todo en aquellas épocas en las cuales predomina la población juvenil. Un berberecho de pocos milímetros que por efecto de la remoción profunda del terreno quede enterrado a varios centímetros de profundidad, tiene pocas posibilidades de sobrevivir. A. Figueras opina que "para aquellos fondos que no se alcanzan con otros artes, y para aquellas especies que se entierran en el sustrato a mayor profundidad de la que permite su captura con rastros de dientes cortos, es necesario la utilización del can. En este sentido la remoción del terreno y la renovación de la población eliminando los individuos viejos, es beneficiosa" (35).

Desde el punto de vista socioeconómico, el can es un problema social en la actual estructura económica de la Galicia pesquera. Sus daños sociales son indiscutiblemente superiores a los ecológicos, como consecuencia lógica del efecto competitivo que significa una captura masiva por parte de un grupo en unas áreas de recursos limitados y de propiedad colectiva. Influye, pues, en el precio del producto - exceso de oferta - forzándolo a la baja, reduciendo a la vez el campo de actividad para los otros mariscadores por la rapidez e intensidad en las capturas, todo lo que redundará en una progresiva y continua presión para el desalojo de productores del área del marisqueo.

Países más avanzados que el nuestro utilizan artes tan esquilmanes o más que el propio can, sin poner en peligro la producción marisquera. Pero las circunstancias sociales y económicas - población, industria, investigación, ordenación, etc. - son diferentes a las de Galicia. Con esto no se pretende defender el can, sino todo lo contrario. En opinión de González Vidal "este arte sólo podrá ser utilizado en un futuro después de una radical transformación de la estructura social de Galicia. Cualquier permisividad o legalización del can previa a esta condición es un ataque directo a la comunidad marisquera" (36).

Tenemos que decir que además de las modalidades a pie y a flote, existen también actividades marisqueras que se desarrollan en parques o viveros y otros establecimientos dedicados a este fin. La Orden de 25 de marzo de 1970, que

desarrolla la Ley 59/1969, de 30 de junio, de Ordenación Marisquera, permite que puedan ser otorgadas a entidades públicas o privadas zonas marítimo-terrestres para realizar una explotación racional. Esta última ley define, en su artículo segundo, el parque o vivero como el "lugar acotado o instalación - flotante o no - en la que, con bases científicas y procedimientos técnicos, se realiza el cultivo total o parcial de mariscos". Se suele entender que las bateas de las mejilloneras entran a formar parte de este apartado. González Vidal (37) considera que "la proliferación de parques de cultivo - que en realidad ocultan parques reguladores para la comercialización - aumentan la captura de especies inmaduras que son vendidas a bajos precios por ser ilegal su extracción, y motiva que no se respeten ninguna de las normas que se refieren al control para el mantenimiento e incremento de una riqueza social". Además estos parques "mantienen los moluscos hasta su talla comercial y son el canal de comercialización de las capturas ilegales durante todo el año, aprovechando la facilidad de obtención de guías de circulación. Pero son, sobre todo, causa de la insolidaridad del grupo, al igual que muchos conserveros que adquieren mariscos en época de veda a bajo precio".

Otros establecimientos marisqueros son los depósitos reguladores, las cetáceas, las estaciones depuradoras y los centros de expedición de marisco. Por lo que se refiere a los primeros, la Ley de Ordenación Marisquera los de

fine como "lugares o recintos, fijos o flotantes, donde se acumulan temporalmente las especies de moluscos vivos con fines de regulación comercial o para ser sometidos a cualquier tratamiento que mejore su calidad". Más tarde, la Orden de 25 de marzo de 1970 dice que "tales depósitos se otorgarán por los comandantes de Marina, y en los mismos no se podrán depositar o tratar especies inmaduras". Estos parques - estima González Vidal - son el instrumento del cual se valen los compradores de mariscos para mantener bajo el precio de las especies. Los días de abundancia de captura depositará en ellos los excedentes, manteniendo un stock constante con el que influirá en los precios del mercado. Por otro lado, los concesionarios de estos depósitos son los que hacen posible la existencia de gran número de mariscadores furtivos. Abundando en el tema, A. Romaní (38) considera que todas "estas concesiones debieran suprimirse, debieran anularse porque redundan en perjuicio de los mariscadores y porque lesionan la economía de la mayoría, al ocupar unas zonas pertenecientes a la comunidad".

La cetárea es una "estación en comunicación con el mar o alimentada con las aguas del mismo, dedicada al mantenimiento de crustáceos vivos con fines de regulación comercial". La estación depuradora, como su mismo nombre indica, es una "instalación dotada de los medios necesarios para conseguir, de forma natural o artificial, la eliminación, en los moluscos vivos, de los gérmenes patógenos para el hombre, inmediatamente antes de su envasado en el mismo

centro". En opinión de X.Pardellas (39), las estaciones depuradoras - lo mismo que los parques - son hoy auténticos feudos de exportación a los mercados centrales donde están los asentadores, que por manejar grandes cantidades de marisco pueden manipular precios y mercados según sus intereses, creando de esta manera crisis inexistentes y actuando sobre la demanda.

La citada Ley de Ordenación Marisquera de 1969 y el Decreto 1238/1970, de 30 de abril, por el que se aprueba el Plan de Explotación Marisquera de Galicia y se declaran de interés marisquero las zonas incluidas en el mismo, fueron los dos instrumentos legales básicos en la no fácil tarea de emprender una reestructuración del sector.

La situación del marisqueo, con una estructura profundamente enraizada en los trabajadores de explotación comunal y de mar libre, necesitaba de una serie de reajustes para que pudiera darse la penetración del modelo de producción capitalista, ya que existe una actitud generalizada contra la privatización del mar en la población gallega que recuerda la desaparición de los montes comunales, y el objetivo de esta legislación fue adecuar el medio para una estructura de economía de empresa. Así, en el preámbulo de la Ley 59/1969 se habla de "ruptura del equilibrio entre la oferta y la demanda, que ha provocado una explotación exhaustiva de los bancos naturales, puestos en riesgo de agotamiento. Los estudios realizados demuestran que no es viable el aumento de la producción por los sistemas actuales de explo-

tación libre, entre otras causas por la limitada capacidad de reproducción natural de las poblaciones, siendo indispensable, para aumentar el rendimiento de las zonas productivas, recurrir a las modernas técnicas de cultivo artificial en parques dirigidos y explotados científicamente con mano de obra especializada, para lo cual es necesario dictar los principios fundamentales que han de servir de base a su implantación" (40).

La Ley de Ordenación Marisquera propugnaba así, entre otras cosas, el traspaso de la propiedad pública (comunal) a la propiedad privada (individual o de grupo) como forma de defensa y control (furtivos) de los bancos de producción, al tiempo que procuraba atraer al capital con el fin de aplicar técnicas modernas de cultivo en parques para incrementar el rendimiento, y crear establecimientos comerciales garantizando la salubridad de los moluscos (depuradoras) y la regulación del mercado (cetáceas y parques reguladores).

Con esta Ley se iba, pues, a conseguir privatizar lo que hasta entonces había sido un recurso comunal y que indudablemente necesitaba de regulación y ordenación de su explotación para que fuese racional, pero para ello no tenía que haber intentado cambiar el sistema económico, es decir, que este cambio de sistema no era condición previa para la racionalización. Sin embargo, el inversionista exigía el acceso a la propiedad o concesión de zonas en las que existían recursos como paso previo a la industrialización y capitalización del sector.

A pesar de estas leyes que lo beneficiaban, el proceso de privatización no llegó a alcanzar cotas demasiado elevadas y ello fue debido, en opinión de U.Labarta (41), a dos motivos:

- 1º) La plena conciencia de los mariscadores de la propiedad colectiva de los recursos marisqueros que les llevó a luchar por ellos, y
- 2º) La no existencia de una tecnología lo suficientemente desarrollada como para garantizar unos altos rendimientos a la inversión.

Producto de esto fue que la mayor parte de las concesiones quedasen en manos de pequeñas empresas dedicadas primordialmente a la modalidad de parques desde los cuales tiene salida durante todo el año el producto sin tener que someterse a las vedas, controlando así en buena medida el mercado. Por el contrario, el asentamiento de la gran empresa no llegó a alcanzar índices elevados aunque es notoria la presencia de algunas.

Para la Comisión de Estudios Galegos (42), los resultados de la Ley de Ordenación Marisquera fueron los siguientes:

- 1º) Los bancos colectivos (Cofradías) no consiguieron sus fines por las siguientes razones:
 - a) La Cofradía (entidad sindical pesquera local) es un aparato burocrático (recolector de impuestos y control de personal) sin funciones económicas y carente de representatividad.
 - b) Los intentos de reorganización democrática -den

tro y fuera de la Cofradía - no fueron tolerados por la Organización Sindical (Cariño, Noya, Boi ro, Cambados, Rianjo, Camariñas, etc.). Las organizaciones espontáneas y democráticas (cooperativas) nunca obtuvieron concesiones de bancos, a pesar del carácter parroquial y popular de todas ellas.

- c) El tratamiento técnico y la inversión de capital otorgados a colectivos de mariscadores, no impedía que mariscaran individuos de otras Cofradías si pertenecían a la misma provincia marítima (Comandancia), mientras que las concesiones a privados tenían el carácter de uso y derecho exclusivo.
 - d) Los mariscadores carecen, por lo general, del capital necesario para ejercer una explotación óptima (cultivo).
- 2ª) Los parques otorgados a particulares tampoco incrementaron la producción total por otros motivos:
- a) No hubo - salvo contadas excepciones - inversión de capital ni aplicación de las técnicas modernas.
 - b) La picaresca mercantil descubrió pronto que era más rentable y menos arriesgado actuar como parque regulador. Es decir, comprar marisco capturado ilegalmente (en época de veda) que no daba la talla comercial, o bien almacenarlo cuando existía exceso de oferta y ponerlo a la venta

cuando el precio se incrementara.

- c) La libertad de comercialización sin vedas de los parques privados durante todo el año y la carencia de control de producción y venta, hizo que éstos se convirtieran en canales de acceso al mercado de las capturas furtivas e ilegales, mecanismo al que se sumaron con diligencia los propietarios de las cetáceas y depuradoras.

Los mariscadores, viendo por un lado que perdían parte de su territorio productivo recortado por el poder privado, y que aparecían canales de comercialización estables y permanentes por otro, incrementaron las capturas furtivas - o el empleo de artes ilegales como el can y la horquilla - con la seguridad de una total inmunidad y como único medio defensivo para mantener y participar en los ingresos de las actividades marisqueras.

La ilegalidad de las ventas y el carácter perecedero del producto, hacen que el mariscador extractivo tenga que vender su artículo en cuanto lo captura, lo cual dado el escaso número de compradores (oligopolio de demanda) contribuye a que el precio que percibe por el mismo sea muy inferior a su valor en el mercado. Si se tiene en cuenta la fecha de apertura de las vedas (lo que da lugar a que la oferta sea masiva en dichas épocas), que la producción es vendida por el procedimiento de subasta a la baja, la desigualdad de las partes en las operaciones de compraventa, además de la posibilidad

de realización de importaciones competitivas, se explica perfectamente que para el mariscador productor individual el precio del marisco se estabilice o tenga tendencia a la baja.

De aquí que estando la mayor parte de los mariscadores a niveles de muy bajos ingresos, éstos tengan que lanzarse a actividades furtivas, introduciéndose en un círculo vicioso del que cada día les es más difícil salir. Cuanto más capturan más barato venden lo cual les obliga a pescar más, en lugares cada vez más agotados, y servirse progresivamente de canales y artes ilegales que les permitan mayores producciones.

Así, los recursos marisqueros - parte importante del medio de vida de la población del sector - se convierten en recursos cada vez más escasos (a esto hay que sumarle el incremento de mariscadores progresivo), aumentando la conflictividad y la lucha por su consecución. La provincia de Pontevedra (Aldán, Bueu, Cangas y Cambados, principalmente) nos da el grupo furtivo altamente especializado en las faenas del marisqueo, siendo la de La Coruña la residencia del grupo contrario.

La gama de furtivismo existente en el marisqueo es muy amplia, pudiendo clasificar estas prácticas tanto por las formas de realizarlas y el tiempo en que se ejecutan, como por las tallas y especies que se extraen. González Vidal (43), clasifica en varias clases este tipo de acciones:

- a) Capturas en época de veda (y fuera del horario establecido).

b) Capturas de especies de tallas inferiores al mínimo legal.

c) Capturas con artes prohibidas.

d) Capturas realizadas por personas no autorizadas.

Como ya se ha indicado, las capturas furtivas conllevan una venta clandestina para evitar las sanciones que estipula la Ley por estas formas delictivas de extracción de mariscos. Estas ventas ilegales las realizan los furtivos de varias maneras y a un número variado de clientes.

Las capturas en época de veda son distribuidas normalmente por bares y tabernas (que no se recatan en ninguna época del año de exponerlas en sus escaparates, a la vista de las autoridades encargadas de sancionar la venta, compra y tenencia), a los conserveros directamente y a los propietarios de parques de cultivo. Estas ventas ilegales no sólo infringen la ley una vez más al no pasar ningún control sanitario - lo que ya ha producido en numerosas ocasiones dolencias por ingerir moluscos no depurados -, sino que dan lugar a una serie de evasiones fiscales en cadena: canon, Cofradías, Obras de Puerto, Tráfico de Empresas, etc.

Las especies de talla no legal son compradas generalmente por los propietarios de parques de cultivos o reguladores, que las mantienen durante una corta temporada, para venderlas de forma legal cuando adquieren el tamaño mínimo comercial, pudiendo en tres o cuatro meses comercializarlas a un precio superior al que las han adquirido.

La venta de las capturas realizadas con artes prohibi-

das son generalmente vendidas en la mar o en lugares retirados a los compradores, lejos del control de las autoridades de Marina. Este sistema de venta - el de las cantidades pagadas con artes prohibidas (can) - suele ser varias veces superior al logrado con las artes autorizadas, por lo cual es imposible justificar la tenencia de capturas tan voluminosas.

Toda esta serie de capturas furtivas son vendidas siempre a precios inferiores por su propio carácter ilegal, que les impide ser ofertadas en el mercado libre, con lo cual el precio ofrecido a los mariscadores por su producto va disminuyendo continuamente conforme se incrementan las capturas ilegales, rompiéndose así el posible equilibrio de un mercado de libre competencia al desplazarse la oferta hacia abajo.

Todos estos aspectos de furtivismo, de hecho, tienen unas motivaciones sociales y económicas principalmente, pero no están exentos de ribetes políticos y legales. El resultado de esta actividad es que la riqueza de nuestras costas está sufriendo una sobrepesca que puede llevar en un futuro próximo al agotamiento de algunos de los yacimientos y, por ello, a una progresiva pauperación de los individuos que basan su forma de vida en este trabajo, que consecuentemente acelerará el proceso emigratorio de los gallegos. Ante este panorama tan desolador del mercado de mariscos en primera venta, al mariscador gallego no le quedan más que dos alternativas: el furtivismo o la emigración.

Por otro lado, las autoridades como policía marítima, tienen que vigilar e impedir cualquier acto ilegal que se efectúe en el proceso productivo del marisco, hasta la distribución al por menor del producto. Por ello, debe vigilar las artes, horarios de captura, tallas, ventas, transporte, etc. Pero de todas ellas, dedica su principal atención a la primera venta, realizada en los lugares marcados (lonjas, puestos de control) por la propia autoridad de Marina y Cofradías de Pescadores. La dedicación exclusiva del control a esta acción de la venta en lonjas aleja a los mariscadores furtivos del mercado, poniéndolos en manos del comprador.

Como ya hemos anticipado, el 30 de abril de 1970 se aprobó el Plan de Explotación Marisquera de Galicia, al mismo tiempo que se declararon de interés marisquero determinadas zonas de esta región, dadas sus condiciones adecuadas para la producción de crustáceos, moluscos y marisco en general, así como por la alarmante disminución progresiva que se había observado en los yacimientos marisqueros. El Plan pretendía una serie de fines determinados:

- a) "La capacitación profesional y la elevación del nivel social y económico de la población dedicada a esta actividad".
- b) "El fomento de la producción de los yacimientos que deben ser protegidos o recuperados y en las zonas de nueva creación".
- c) "La explotación racional de crustáceos y moluscos

en bancos naturales cultivados".

- d) "La creación de parques o viveros industriales con técnicas científicas, en bancos naturales".
- e) "Impulsar la investigación para la implantación de mejoras técnicas en el cultivo del marisco y realizar los estudios de mercados pertinentes para una mejor comercialización".

De hecho el Plan se limitó a recoger una reglamentación sobre las actividades marisqueras ya existente en parte, aunque dispersa por diferentes leyes de varios Ministerios, pero todo ello sin crear consecuentemente un aparato técnico-administrativo funcional que llevase a la práctica los fines antes señalados.

Justamente esto último es para X.Pardellas (44) el fallo principal del Plan Marisquero, que posee fines, posee medios y posee también funciones que deben cumplir sus organismos directivos, pero no posee el motor dinámico para ponerlos en funcionamiento: acciones concretas, plazos, fases y normas legales que regulen responsabilidades.

Por su parte los técnicos del Plan, a pesar de tener un contacto importantísimo con los mariscadores por su trabajo directo en las playas, no pudieron hacer mucho más que intercambiar experiencias y conocimientos esporádicos con ellos, precisamente por falta de aquella estructura legal y funcional necesaria para sistematizar la aplicación de los estudios realizados. Sin embargo, las recientes experiencias de algunos de sus jóvenes y entusiastas elementos que actuando

con conocimientos, voluntad y aprendiendo de lo que los mariscadores saben, demuestran que la barrera no es insalvable.

El Plan intentó que la elevación del nivel de vida se realizara de forma que originara el mínimo número de tensiones sociales, considerando para ello que no se debería alterar la distribución existente de la riqueza dentro del contexto social. Por lo cual la ayuda (técnica y económica) a los mariscadores se canalizó a través de las Cofradías en que se encuentran encuadrados, imponiendo a estas instituciones la obligación de crear, dentro de su propia organización, asociaciones de mariscadores para hacerse acreedora de los beneficios que significaban el estar acogidas al Plan Marisquero. De esta forma legaliza el marisqueo como actividad especializada en la mar, dándole a los mariscadores el derecho a tener representantes en el cabildo de la Cofradía. Sin embargo, el Plan no es vinculante, por lo que sólo las Cofradías que acepten y se acojan a sus beneficios están obligadas a respetar las normas que aquél les imponga, pero no así las desligadas del mismo.

No obstante, el Plan Marisquero llevaba implícita una elección entre dos alternativas de política económica de muy diferentes consecuencias:

a) Poner en funcionamiento un equipo de técnicos que simplemente fueran a mejorar la tecnología y también la productividad, pero sin modificar en esencia la estructura social ni las relaciones de producción básicas que existían antes, o

b) Poner en funcionamiento un auténtico mecanismo de planificación que fuera dirigido a cambiar profundamente la estructura productiva del sector, poniendo en las manos de los mariscadores la ayuda técnica y financiera que les permitiese controlar progresivamente, tanto su propia producción ya regulada, como el sistema de distribución y comercialización. Esto significaba un claro objetivo social, que no era otro que liberar a los mariscadores de su explotación y conseguir la autogestión de su propio trabajo.

La alternativa escogida por la Administración central para el Plan fue la primera y desde su puesta en marcha, con una inversión inicial de 25 millones de pesetas, sus realizaciones han sido pocas y algunas de ellas no tan necesarias. Es interesante, sin embargo, la labor positiva realizada sobre el cultivo del mejillón en la ría de Arosa, así como la preparación de un número determinado de playas para su explotación racional y técnica.

No obstante, el Plan Marisquero no goza en general de buena prensa, sobre todo entre los mariscadores. Se le achaca, entre otras cosas, que en sus años de vigencia todavía no tiene evaluados de forma exacta y concreta los principales bancos naturales de marisco, cosa que quizás sea debido a la falta de una mayor dotación financiera por parte de las autoridades del Gobierno central de Madrid (45), aunque para la Dirección General de Pesca (46) aparte de la financiación, las limitaciones de personal, la falta de planificación realista, la insuficiente mentalización de la base y la falta

de vigilancia, han sido los problemas fundamentales que se han planteado.

Actualmente el Plan de Explotación Marisquera de Galicia se encuentra en vías de recuperación, al haber desarrollado una política de actuación más realista, siendo precisa una reestructuración interna y, si ha de seguir existiendo en la década de los ochenta, debe hacerlo ya como organismo autónomo, con la misión inmediata - que se puede iniciar ya ahora - de cartografiar y evaluar los recursos, y calcular la producción real y potencial de los mismos. El Plan, por Real Decreto 1.634/1980, de 31 de julio, ha sido transferido al Ente Autonómico Gallego.

Intimamente relacionado con el problema del control de la producción se encuentra la necesidad de poseer unas estadísticas fiables respecto a las cantidades extraídas, con el fin de comprobar que no se han superado los contingentes máximos fijados. Actualmente una elevada cantidad de mariscos escapa al control estadístico debido a que su comercialización se realiza - como hemos visto - fuera de las lonjas de contratación. Dichos motivos, aparte de los problemas que plantea este subsector tanto en su sentido laboral como de rentabilidad, fruto de una incorrecta planificación por parte de los órganos rectores, son los que no permiten calcular exactamente la producción marisquera. Dejando aparte el tema del furtivismo, la cifra real se estima a partir de los datos oficiales y de la apreciación del grado de ocupación por venta directa productor-consumidor.

Por otro lado, el número de mariscadores también es difícil de calcular por cuanto la simbiosis que caracteriza la estructura productiva del trabajador gallego, le permite combinar tareas agrarias con las del marisqueo durante la correspondiente campaña (47). Sin embargo, se estiman en unas 75.000 las personas censadas - entre hombres y mujeres, sin incluir en este número a los incontrolados - que se dedican a la actividad extractiva del marisco sedentario. En la ría de Arosa - la zona de marisqueo más rica de Galicia - se encuentra aproximadamente el 60 por 100 de los trabajadores dedicados a este subsector.

La importancia de Galicia dentro de la producción nacional marisquera es evidente. Dentro de la región, las zonas de mayor riqueza de este producto son las Rías Bajas. La de Arosa - que como ya hemos anticipado es la más sobresaliente en mariscos - cuenta con unas condiciones naturales extraordinarias. Sus aguas son muy ricas en materias alimenticias y probablemente las más limpias de la región, abundando las especies sedentarias. La ría de Vigo tiene una ensenada privilegiada - la de San Simón - con condiciones inmejorables para una explotación marisquera, no contando con tantas posibilidades la de Pontevedra, debido a que sus aguas están en parte contaminadas por los residuos que vierten alguno de los establecimientos fabriles instalados en sus cercanías, si bien últimamente se aprobó un plan de saneamiento para esta ría.

Según datos de la Dirección General de Pesca, Galicia

obtuvo en 1979 - sin contar la producción de parques y vivos - 4.245 toneladas de moluscos lamelibranquios (almeja, berberecho, navaja, etc.) y 302 toneladas de crustáceos braquiuros (buey, cangrejo, centolla, nécora, etc.), lo que representa el 41 y 31 por 100 respectivamente de la producción total nacional de estos mariscos.

Entre los moluscos, los bivalvos son los que tienen mayor peso respecto al total nacional, produciéndose en Galicia la totalidad de ostras y más de la mitad de navajas. También es muy significativa la producción de berberecho que en 1979 alcanzó la cifra de 2.218 toneladas y un valor de 253 millones de pesetas. En la ría de Muros y Noya durante el mes de octubre todos los barcos y botes abandonan normalmente su trabajo habitual - por otra parte escaso en esta época del año - para dedicarse a la cosecha de este molusco.

De enorme importancia es también el mejillón - producido casi exclusivamente en parques - que para ese mismo año alcanzó un volumen de 78.409 toneladas con un valor de 1.426 millones de pesetas, es decir, prácticamente el 100 por 100 del total nacional.

Desde la introducción en 1946 de la técnica del cultivo del mejillón a flote, su desarrollo ha sido continuo y sostenido. Este molusco que se capturaba en determinadas rocas de la costa fue lanzado al mercado por la industria conservera, pero como las extracciones solían ser pequeñas a veces no compensaba poner en marcha las cadenas de elaboración. Para abastecer la demanda se copiaron, mejorándolas, las técnicas

levantinas y en lugar de fijar la cría en estacas de madera se hizo en cuerdas colgadas de bateas. Fue en la ría de Argsa donde se realizaron los primeros ensayos que resultaron altamente satisfactorios. La riqueza de las aguas gallegas hacen de esta región un sitio privilegiado para el cultivo del mejillón, consiguiéndose ejemplares listos para el consumo en la mitad de tiempo que lo logran en las costas cantábricas o mediterráneas. Esta riqueza, junto con el hecho de que este molusco requiere relativamente pocos cuidados, son las causas que han dado lugar a que su cultivo se haya desarrollado antes que el de la ostra y la almeja.

Algunos mercados hacen distinción entre el mejillón de carne colorada y el de carne blanca, teniendo más aceptación el primero aunque el sabor sea el mismo. La diferencia se debe única y exclusivamente al sexo. Las hembras son las pigmentadas de encarnado, y los machos de color blanco (48).

Los trabajos realizados sobre la posibilidad de implantación de la ostricultura en Galicia han dado excelentes resultados. Las delicadas condiciones que requiere el habitat de la ostra para su cultivo - temperatura, salinidad, ph de las aguas, concentración de larvas, corrientes marinas, etc. - se dan en condiciones óptimas en esta región. La fertilidad de las aguas es muy superior a las que bañan las mejores playas ostrícolas, hasta tal punto que en la de Cesantes se han conseguido experimentalmente ostras planas de tamaño corriente en un año, cuando en Francia - por ejemplo - necesitan cuatro para conseguir estos mismos resultados. En lo refe-

rente a las fases sucesivas de cultivo, engorde y refinado, Galicia cuenta en general con buenas condiciones, destacándose por su situación la ría de La Coruña y la ensenada de San Simón.

Por lo que respecta a los crustáceos braquiuros, también es en la región gallega donde se extraen la casi totalidad de las nécoras, centollas y bueyes, destacando de los macruros la gran importancia que tiene la cigala sobre otras especies, tanto en términos de cantidad - 3.471 toneladas - como de valor - 1.389 millones de pesetas - , lo que viene a representar el 55 y 34 por 100 respectivamente del total capturado de este crustáceo en toda España durante 1979.

La fuerte presión de la demanda que actúa, en general, sobre todos los crustáceos, ha dado lugar en el caso de la cigala a un aumento vigoroso de la producción, gracias al cual los precios se han mantenido dentro de una relativa estabilidad. Los elevados y continuos incrementos en la producción de este macruro indican que no se ha llegado todavía al tope a partir del cual la oferta se volvería rígida, pero de continuar la presión de la demanda al ritmo actual es muy probable que se llegue a esa situación en los próximos años. Entonces se repetirá el proceso que han experimentado otras especies, es decir, un incremento fuerte de los precios y un estancamiento - o más probablemente una reducción - en la producción, debido a que las extracciones masivas ocasionarían la pérdida del poder regenerador de los criaderos (49).

Hasta aquí, una visión relámpago, superficial e incompleta de la situación actual del marisqueo en Galicia. Ante esta exposición, creemos clara la necesidad imperiosa de un estudio concreto y a fondo de las relaciones de producción de este subsector, que permita elaborar y llevar a cabo las bases mínimas de una política fundamentada en y para el marisqueo y que, por derecho propio, sólo a los mariscadores compete decidir.

En este sentido, en el epígrafe que sigue exponemos las conclusiones a que se han llegado en las primeras Jornadas de Pesca de Bajura y Marisqueo Gallegas, celebradas en Santiago de Compostela del 20 de mayo al 5 de junio de 1978, por si pudieran aportar alguna solución al tema que aquí nos ocupa.

VI.4. Conclusiones de las I Jornadas de Pesca de Bajura y Marisqueo Gallegas

Análisis del sector, previo a las "Conclusiones de las I Jornadas de Pesca de Bajura y Marisqueo Gallegas"

- 1.- Galicia es un país rico en recursos naturales pero se encuentra en un grado de desarrollo económico bajo. Este atraso económico tiene como base una estructura económica mixta y no homogénea que se puede caracteri

zar en función de dos aspectos fundamentales:

1.1.- Infrautilización de los recursos naturales.

1.2.- Industrialización no siempre racional y en algunos casos en contradicción con el primero de estos apartados.

Urge, pues, elegir el modelo de desarrollo económico homogéneo y no contradictorio de mayor interés social, entendiendo por esto, aquel modelo que lleve implícito una mayor distribución de la riqueza entre todos los gallegos.

Urge también, de acuerdo con este punto de vista general, hacer un análisis de los subsectores marisque^o y de la pesca de bajura, diseccionando los problemas - o paquetes de problemas - fundamentales, así como sus causas. Esta manera de proceder nos puede suministrar la información necesaria para elaborar, de acuerdo con un modelo alternativo de desarrollo del sector, las líneas fundamentales de una política para el subsector marisquero y de bajura. Es tópico ya subrayar la falta de estadísticas y datos fiables sobre el tema. Este análisis se va a ver afectado por estas carencias, centrándose el mismo en la definición y delimitaciones de los grandes rasgos del subsector que nos ocupa, sin perfilar cuantitativamente sus contornos.

2.- La estructura económica dominante en el sector es de corte precapitalista con unos modelos de producción artesanal familiar, haciéndose notar asimismo la aparición

- a muy pequeña escala - del tipo de trabajador-jornale^{ro}. Esta estructura está relacionada e integrada en el sistema económico dominante con rasgos típicos de un sistema de economía de mercado moderno, dándose esta integración como puntos más importantes en la fase de comercialización.

3.- ¿ Cuáles serían los paquetes de problemas que se manifiestan en el sector ? Tocaremos aquí el plano de explotación de recursos, el plano de organización de los trabajadores - su profesionalización - y el plano de regulación post-extracción.

3.1.- Estado de explotación del recurso.

Es paradójico el hecho de que cada año se extrae más marisco, pero cada año lo hay en menos cantidad. Esta impresión es el reflejo de dos factores:

- 3.1.1.- Sobrepesca del recurso, motivada por un sobreesfuerzo pesquero inadecuado a sus posibilidades, la falta de una adecuación científica de artes y vadas, así como el atraso técnico de la puesta en explotación de los bancos y playas, coadyuvando enormemente la falta de una política científica de investigación y trabajo en el sector.
- 3.1.2.- Falta de organización y profesionalización en el mariscador que motiva una dedicación temporal, así como una falta de regulación

en los períodos de extracción del recurso.

3.2.- Problema legislativo

El acusado centralismo político característico de épocas pasadas, motivó unas leyes que recogieron de una manera insuficiente la realidad del sector y que esta regulación legislativa proyectada sobre el papel resultara en algunos casos contradictoria, contribuyendo así a profundizar en el desorden organizativo y funcional del mismo.

3.3.- Organización de los trabajadores

Esta organización, cuyo origen viene dado por el desarrollo de una estructura económica precapitalista, con sus notas de individualismo, visión localista, etc., da lugar al desigual o contradictorio desarrollo de la problemática de unos puertos a otros.

3.4.- Comercialización del recurso

Perjudica a los trabajadores por estar basada en estructuras de venta anticuadas (subasta a la baja, gran cantidad de intermediarios, etc.). Son estructuras comerciales arcaicas con un férreo control sobre cualquier posibilidad de venta directa y más racional por parte del propio sector extractivo.

"Conclusiones de las I Jornadas de Pesca de Bajura y Marisqueo Gallegas"

Se entiende que la ordenación del sector habrá de ser hecha conjuntamente por los trabajadores y por la Administración. Para ello, debieran existir unas estructuras organizativas del sector extractivo y unas estructuras de la Administración fuertemente relacionadas, siendo esta última quien ratifique la ordenación propuesta por los trabajadores. Además, la Administración dará todos los apoyos técnicos y económicos apropiados para el buen fin de todas las actividades.

Se pueden, pues, establecer tres áreas: A) Organización de la Administración; B) Apoyo económico, y C) Política tecnológica, desarrolladas de la siguiente manera:

A) Organización de la Administración

A.1.- Consejo Gallego de Pesca.

A.2.- Delegaciones civiles del Consejo Gallego de Pesca.

A.3.- Ayudas o apoyo económico.

- A.1.- Consejo Gallego de Pesca. Será soberano en la regulación de la pesca de bajura y marisqueo, y forzosamente será consultado en la toma de decisiones sobre la pesca de altura de carácter general. Sus funciones serán:
- Ordenación del recurso.
 - Organización de la vigilancia.
 - Fomento y desarrollo de las actividades pesquero-marisqueras.

- Potenciación de una infraestructura adecuada.
- Fomento de la investigación y formación pesqueras.
- Realización de estudios estadísticos.
- Ordenación del tráfico.

A.2.- Creación de Delegaciones de carácter civil,
que serán las encargadas del desarrollo de las funciones del Consejo en su demarcación territorial y de ratificar los acuerdos tomados por los Comités de Trabajadores en materia de su competencia.

B) Apoyo económico

El apoyo económico se dirigirá en varias direcciones encaminado a la mejora de todas las actividades que se desarrollan en el sector y adecuando este desarrollo a la defensa y creación de puestos de trabajo. El fomento mediante la intervención pública deberá abarcar los siguientes puntos:

- Modernización del sector.
- Renovación y mejora de la flota.
- Renovación y mejora de los servicios portuarios, y creación y adecuación de todos aquellos defectuosos o en mal estado.
- Elevación del nivel técnico de las explotaciones.
- Fomento de las industrias derivadas de la pesca.
- Canalización de los beneficios que puedan obtenerse hacia la reinversión en el sector.

- Apoyo económico a las acciones técnicas aprobadas.
- Fomento - y control - de créditos para el sector, canalizados a través de las siguientes entidades: Consejo de Puerto, Consejo de Ría y Asamblea de Marineros de Galicia.
- Fomento y ayudas crediticias con destino a la formación de entidades comunitarias de marineros, mariscadores y pequeños armadores para la regulación de la producción y mejora de la comercialización.
- Fomento y ayuda crediticias para la pequeña y mediana industria derivada.
- Ordenación de la venta con fijación de precios mínimos..
- Establecimiento de garantías sociales para todas aquellas personas que trabajan en el sector.
- La Administración autónoma gallega será la encargada de ajustar esta política crediticia a la realidad.

C) Política tecnológica

- C.1.- Impulsar, a través de un Organismo dependiente de la Administración autónoma gallega, la investigación aplicada y el desarrollo pesquero-marisquero.
- C.2.- El Organismo encargado del desarrollo técnico-científico, deberá estar dotado de los recursos económicos suficientes para el cumplimiento de sus objetivos en base a las necesidades del sector dictaminadas por la Asamblea de Marineros de Galicia.
- C.3.- Los objetivos de este Organismo serán los siguientes:

- Suministrar a la Administración autónoma gallega los datos precisos para la elaboración de una política de ordenación adecuada a la realidad.
- Investigación sobre los campos económico, técnico-biológico y jurídico-social.
- Asesoramiento técnico sobre el proceso de ordenación y racionalización de la explotación de los recursos marinos.
- Asesorar a la Asamblea de Marineros de Galicia y Delegaciones o Entidades de producción.
- Formación y promoción profesional del marinero en las nuevas técnicas del mar.

II.- Organización de los trabajadores

- II.1.- Creación de los Consejos de Puerto elegidos por la Asamblea General del Puerto, constituida por todos los trabajadores del mar de ese puerto o localidad.
- II.2.- Los Consejos de Puerto tendrán las siguientes funciones:
 - Censo de los hombres de la mar.
 - Organización de la producción.
 - Control sobre el producto y su comercialización.
 - Relaciones con la Administración.
 - Control y administración de los servicios del puerto que tengan relación con los sectores pesquero y marisquero.

- Relaciones con la Seguridad Social del Mar y con el Crédito Social Pesquero.
- Relaciones con los armadores.

II.3.- Podrán ser elegidos para el Consejo de Puerto todos aquellos marineros o mariscadores/ras que justifiquen haber trabajado en la mar por lo menos la mitad de las campañas anuales pesquero-marisqueras.

II.4.- Creación de los órganos necesarios de coordinación

- Entre los puertos de una misma ría (Consejo de Ría).
- Entre todos los puertos pesqueros de Galicia (Asamblea de Marineros de Galicia).

III.- Explotación del recurso

Se parte de una voluntad común de reciclar todo aquello que suponga una privatización presente o futura de los recursos marinos en las Rías gallegas.

III.1.- Conocimiento del recurso y forma de explotación

a) Evaluación de stocks

- Determinación de la productividad potencial.
- Transformación y aprovechamiento de áreas actualmente improductivas

b) Elaboración del censo del sector, que abarcará:

- Pescadores y mariscadores/as.

- Número de embarcaciones, tonelaje y potencia.

- Artes.

- c) Estudio e investigación de todas las artes.

III.2.- Regulación del número de embarcaciones

- a) Las solicitudes de construcción de nuevos barcos han de ser estudiadas y aprobadas por el Consejo de Ría, previo informe favorable del Consejo de Puerto.
- b) De la misma manera, la potencia de las embarcaciones será regulada por el Consejo de Ría de acuerdo con el arte a utilizar.

III.3.- Regulación de las artes utilizadas

- a) La reglamentación de las artes y la entrada en los bancos de dominio público y explotación comunitaria, tendrá que ser hecha por el Consejo de Ría con la supervisión de la Asamblea de Marineros de Galicia.
- b) La Asamblea exigirá de la Administración la prohibición efectiva y su cumplimiento de aquellas artes y formas de pesca esquilantes o nocivas para la pesca o el marisqueo.

III.4.- Reglamentos de explotación

- a) El Consejo de Ría dictaminará las normas de pesca y marisqueo en dichos bancos naturales de explotación comunitaria determinando claramente:

544.-

- Días en los que se podrá trabajar y duración de la jornada.
- Cupos de recogida del producto por hombre y día.
- Zonas de recogida.
- b) En las zonas de influencia exclusiva de un puerto, el Consejo de ese Puerto hará el Reglamento de Explotación, consultando antes el informe del Consejo de Ría.

III.5.- Profesionalización del marinero y mariscador/ra

Serán mariscadores/ras aquellas personas, trabajadores de la mar, que agrupados en el Consejo de Puerto de forma individual o colectiva, cumplan las siguientes normas:

- Estar inscritos en el Consejo de Puerto con su carnet anualmente renovado.
- Realizar las faenas de siembra, limpieza, recuperación y recogida, de acuerdo con las normas impuestas por el Consejo de Puerto.
- Respetar las disposiciones que en cuanto a zonas, tiempos, tallas y artes establezcan los Consejos de Puerto y Ría.

III.6.- Cooperativismo

- a) Fomentar el movimiento cooperativista autogestionado con la finalidad de abarcar a todos los profesionales de un puerto para conseguir una mejor explotación, recogida y comercialización.

- b) Todos los socios de las cooperativas estarán inscritos en el Consejo de Puerto.
- c) Implicar a los Organismos e Instituciones más sensibilizados en el desarrollo socioeconómico del sector pesquero-marisquero, en una campaña de difusión para alcanzar los objetivos cooperativistas.

III.7.- Vigilancia

- a) Creación de un cuerpo de Vigilancia Marítima dependiente de manera inmediata de la Guardia Civil que en su día pase a la Policía Autónoma y que tenga como misión hacer cumplir las ordenanzas y sancionar a los infractores.
- b) Utilizar todos los medios al alcance de las organizaciones de Puerto para conseguir que los medios de vigilancia ahora existentes sean eficaces, tanto en playas como en tierra, exigiendo una activa inspección de fábricas, depuradoras y puntos de expedición.

IV.- Comercialización

- Control del primer escalón de venta por los Consejos de Puerto.
- Eliminación de la subasta a la baja.
- Establecimiento de unos precios mínimos revisables.
- Regulación de las importaciones de los productos pesqueros para que no perjudiquen a los trabajadores de la mar.

- Fomento de la comercialización directa entre los productores y la demanda, y creación de las estructuras organizativas adecuadas.
- Creación de una infraestructura para la regulación de la oferta - cetáreas, depósitos reguladores, instalaciones frigoríficas, depuradoras, etc. - de carácter público y controladas por los Consejos de Ría.

V.- Otros aspectos

- Supresión de la jurisdicción militar sobre pesca, marisqueo, cultivos, etc.
- Régimen laboral para los trabajadores de bajura.
- Establecimiento de un salario mínimo adecuado para los trabajadores de bajura que conlleve una corrección del sistema a la parte hoy utilizado.
- Seguro de desempleo.
- No considerar empresario - a efectos de la Seguridad Social - a los armadores de barcos de menos de 10 TRB.
- Seguridad Social igual al régimen general.
- Jubilación a los 55 años con retiro digno.
- Renovación coherente de las titulaciones para el despacho de barcos.
- Dotar a cada puerto de los útiles necesarios para el socorro y control de contaminación.
- Creación de más escuelas técnicas pesqueras para la capacitación profesional de todos los trabajadores de la mar.
- Enseñanza, desde los primeros niveles escolares, de materias relativas al mar y sus recursos.

VI.5. Principales artes de pesca utilizadas en Galicia

La multitud de artes y aparejos utilizados en Galicia por las embarcaciones clasificadas en los anteriores epígraves de este capítulo, nos obliga a hacer una pequeña referencia a los más representativos, considerando una primera clasificación según sean anzuelos o redes los elementos empleados para pescar. A partir de aquí, los diferentes aparejos y artes que se pueden lograr son muy variados según las distintas combinaciones y usos, siendo los más utilizados los recogidos en el Cuadro 6.7.

VI.5.1. Liñas y poteras

Según la Reglamentación Nacional de Trabajo en la Industria de la Pesca de Cerco y otras artes, en su Art. 2º - C (50) la Pesca de Aparejos "es aquella en la que se emplean ingenios formados por un cordel madre y pernadas de anzuelos, y, en general, todo ingenio en el que entran como piezas fundamentales los anzuelos. Se comprende entre las más importantes modalidades de este tipo de pesca las de anzuelo, liña, a la cacea o curricán, la potera, el palangre, etcétera, utilizados para la captura del bonito, besugo, palometa, merluza, etc.".

Las liñas (Figura 6.2) son los aparejos más sencillos y

CUADRO 6.7

PRINCIPALES ARTES Y APAREJOS UTILIZADOS EN GALICIA

Anzuelo	{	- Liña		
		- Potera		
		- Curricón		
		- Palangre { - De superficie - De fondo		
Red	{	Enmalle { Fijos { - Volantas - Betas - Trasmallos - Niños De deriva: Xeito		
			Cerca { - Traiña - Ardora - Mamparra	
				Arrestre { Desde playas { - Boliche-Rapeta - Bou de Vara - Xábega

antiguos que se conocen. Aunque proliferan innumerables tipos y modelos - volantín, chambel, palillo, etc. -, fundamentalmente las liñas se componen de un cordel, tanza o sedal rematado por uno o varios anzuelos. Cuando se utilizan desde tierra es frecuente el uso de la caña para dirigir el lanzamiento, en cambio, a bordo de las pequeñas embarcaciones artesanales son, por lo general, sostenidas a mano. En la ría de Arosa, las dornas emplean insistentemente este aparejo.

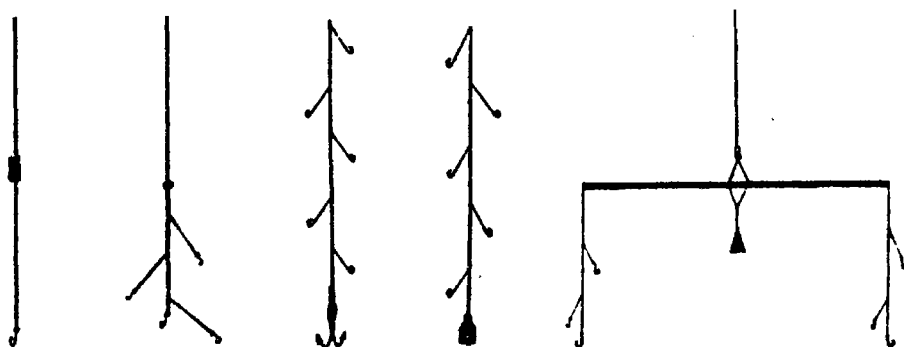


Figura 6.2 DIFERENTES TIPOS DE LIÑAS Y VOLANTINES

Las liñas se usan para la captura de peces como la faneca, abadejo, maragota, pinto, pancho y besugo, entre otros. Para la pesca de la faneca se utiliza un sedal de muchos metros de largo, ya que se trata de un pez de fondo abundante en todos los bajos rocosos de las costas gallegas. La flota

artesanal y los llamados barcos del día, se dedican de manera casi prioritaria a la captura de esta especie y también al abadejo, que se pesca durante todo el año.

La potera (Figura 6.3) es un aparejo compuesto de un trozo de plomo, generalmente de forma cilíndrica, revestido de hilos de diversos colores, unido por su extremo superior a un sedal y llevando en el otro extremo una serie de anzuelos engarzados en forma de corona donde queda enganchada la presa, que es atraída por el colorido y movimiento del aparejo. Las poteras están destinadas, fundamentalmente, a la captura de moluscos cefalópodos, y en especial del calamar.

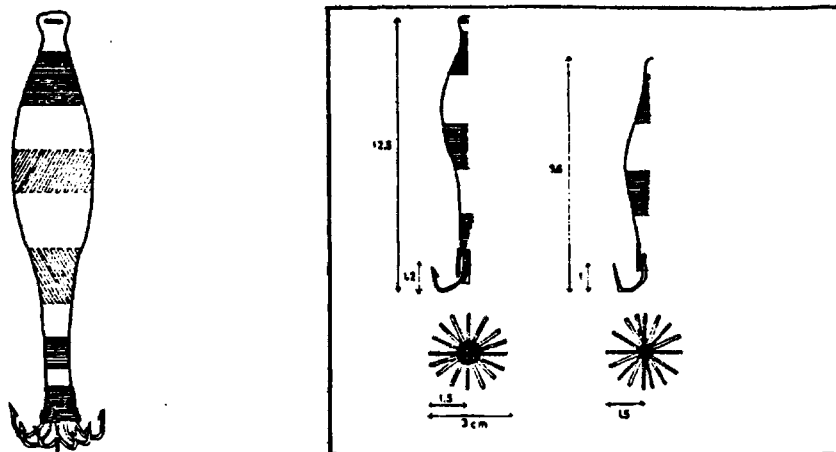


Figura 6.3 POTERA (Arráiz/de Coa).

VI.5.2. Curricán

En los barcos que se dedican a la pesca con curricán (Figura 6.4) se ponen dos o más pértigas llamadas alas, que suelen ser de eucalipto, caña o fibra, en ambos costados de la embarcación, de donde parten los cordeles a los que van unidos sus respectivos sedales con los anzuelos. Cada ala lleva cuatro anillas de madera o metal por las que pasan unos cabos llamados regideras, que vienen a bordo a lo largo de las alas con el fin de aproximar al barco las piezas capturadas.

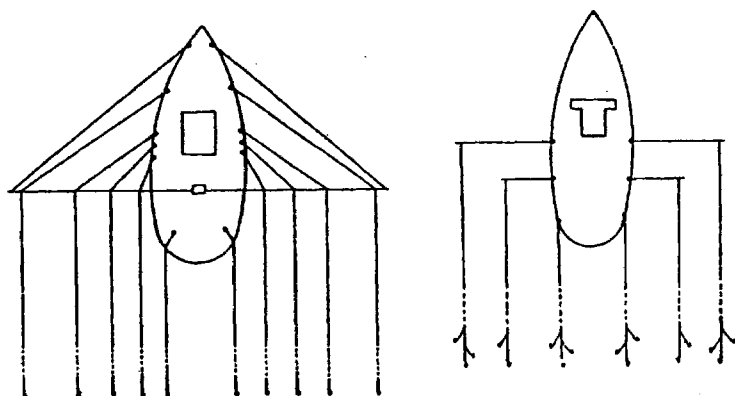


Figura 6.4 CURRICAN (de la Cueva).

Los curricanes trabajan a la cacea, es decir, arrastra dos por el barco que navega a una velocidad que varía según la especie a capturar. Este arte se utiliza fundamentalmente para la pesca del bonito, cuya costera va desde mayo a

septiembre, llegando los barcos hasta las Azores, siendo importante la flota del norte de Galicia que se dedica a esta especie, alternando dicha pesca con otras artes y modalidades.

Normalmente, a mediados de agosto el bonito se deja de pescar al curricán y los barcos que están preparados para ello siguen su costera con la modalidad de cebo vivo. A diferencia del curricán, esta modalidad se hace con el barco parado, y mientras se está pescando se sueltan peces vivos (bocarte, jurel, sardina, etc.) de los viveros que van a bordo, con la finalidad de atraer a los bonitos.

VI.5.3. Palangre

Los palangres están formados por una gran cuerda de dimensiones variables, llamada cuerda o cabo madre, que trabaja en forma paralela al fondo, a lo largo de la cual se distribuyen las brazoladas en cuyas puntas van empata- dos los anzuelos con la suficiente separación para que en caso de que aquéllas se estiren horizontalmente, los anzuelos no puedan enredarse (51). En los extremos de la cuerda madre van situadas unas plomadas o lastres, generalmente de piedra llamadas cans, que llevan al fondo el aparejo, existiendo asimismo otros lastres - esta vez de

plomo - que van colocados en la madre cada tres o cuatro brazoladas. En cada cabeza de palangre, un cabo de flotación une a la madre con las boyas de superficie. Lo normal es trabajar con varias piezas de palangre unidas unas a otras, pudiendo llegar el conjunto a alcanzar varios kilómetros.

La operación de largado de palangres se suele hacer con el barco a toda máquina, teniendo cuidado en no enganchar el aparejo. Normalmente en Galicia, las embarcaciones que trabajan con estas artes son de casco de madera desplazando un tonelaje comprendido entre las 10 y las 20 TRB, si bien en los últimos tiempos se ven ya barcos algo más grandes con haladores mecánicos de palangres para meter el aparejo a bordo, lo que supone un gran adelanto dado que estas embarcaciones trabajan mismo en el cantil de la plataforma, llegando a fondos de hasta 500 metros (52).

Existen palangres de superficie, que se utilizan para la captura de peces pelágicos - como la castañeta y el marrajo - y también palangres de fondo (Figura 6.5) empleados especialmente en aquellos lugares donde la configuración topográfica no permite el uso de los artes de arrastre (53), para pescar peces demersales como la merluza y el besugo, especie esta última que se captura con mayor intensidad por Navidades.

Además de las especies citadas, también se pescan con palangre el congrio, la palometa y el mero entre otras, siendo las flotas de Riveira, Aguiño, Mugía, Cariño y Ci-

llero las que con más profusión utilizan este arte en Galicia. En la ría de Noya, el palangre es empleado fundamentalmente para la pesca del congrio, que una vez capturado y a bordo es preciso desnucarlo con un cuchillo, pues un mordisco de este pez es capaz de arrancar un pie a un hombre o de reducirle a astillas un brazo. Para el no iniciado esto es dificultoso, por lo que se recurre a matar al animal dándole con un palo en la cola (parte más sensible del congrio). Hoy generalmente todo el mundo utiliza este sistema, ya que, absurdamente, el congrio pierde valor en la venta si está desnucado, puesto que en las lonjas, cosa insólita, se cotiza más alto si no tiene cortes, aunque esté lleno de magulladuras (54).

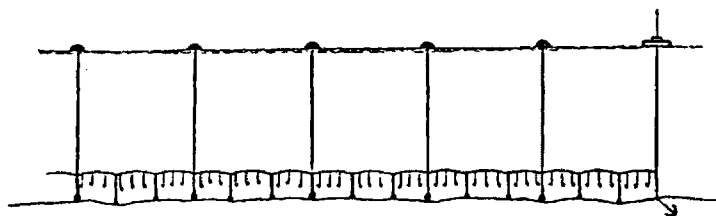


Figura 6.5 PALANGRE DE FONDO (de la Cueva).

VI.5.4. Volantas

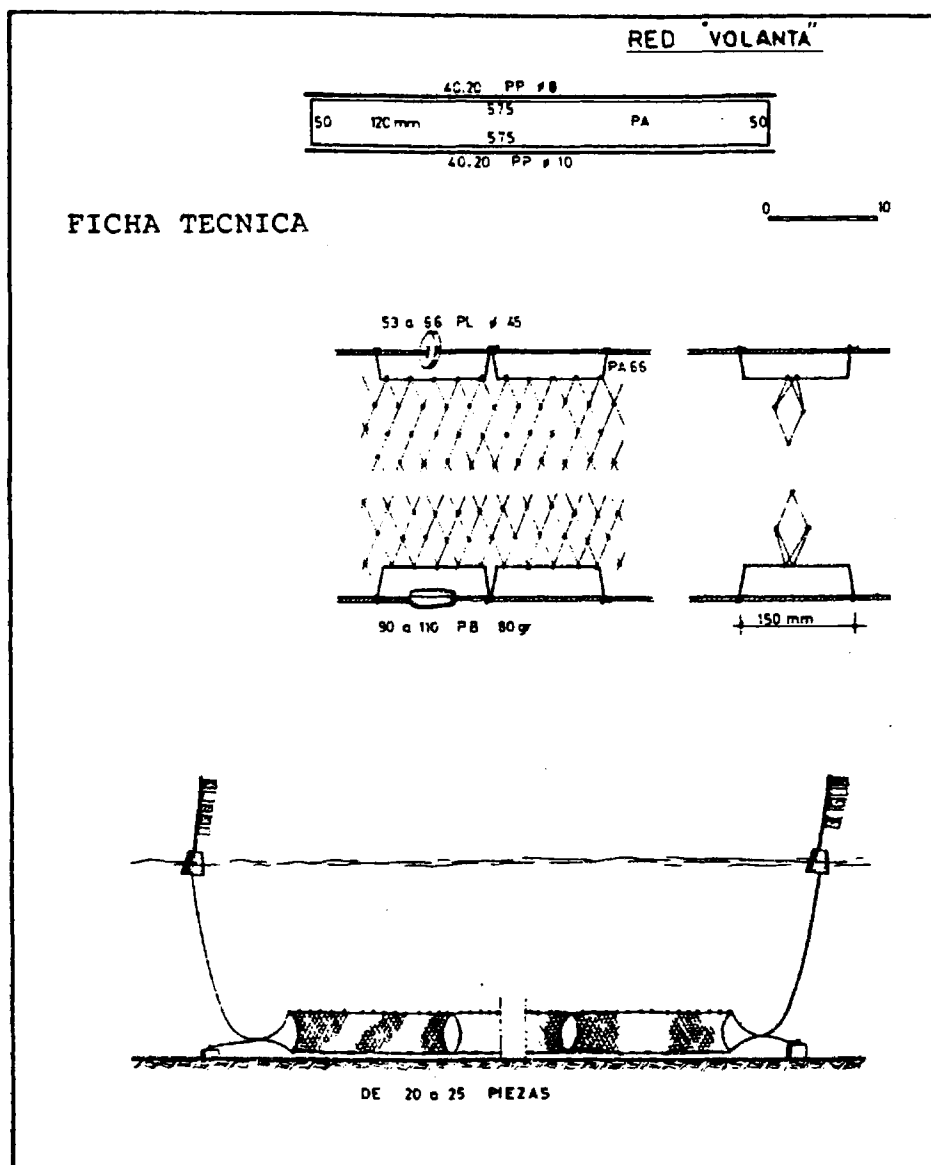
Las artes cortineras de enmalle son aquellas en las que los peces, al no conseguir pasar a través de la malla después de introducir la cabeza, quedan presos por los opérculos. Estas artes pueden calarse en el fondo, entre dos aguas y también en superficie, siendo relativamente corto el tiempo que permanecen caladas.

La volanta (Gráfico 6.1) es un arte fijo de enmalle que se cala perpendicularmente al fondo, quedando los peces engan-chados a nivel de las agallas como ya hemos señalado. Dicho arte está compuesto por la unión de varias piezas de unos 50-60 metros de longitud media cada una, por 4-5 metros de altura. Los paños se arman sobre dos relingas, la superior (cortizada) provista de flotadores y la inferior de plomos (chumbeiro). El número de flotadores y de plomos que se reparten por las relingas es el suficiente para mantener la verticalidad del arte. La mayoría de las volantas están preparadas para la captura de la merluza y se conocen con el nombre de merluceras (55), aunque el besugo, el jurel y la palometa son especies, entre otras, que también se capturan con este arte. La pesca de volanta, lo mismo que la de palan-gre, es selectiva. Se cogen - o debieran cogerse - solamente peces de un determinado tamaño, pero nunca peces pequeños, con lo que no se le toca a la nueva criazón.

La volanta se larga a toda máquina por la popa del barco. Cuando se comienza a largar se suelta el arte con un an-

556.-

Gráfico 6.1 VOLANTA (Arnáiz/de Coa).



cla y una boya de balizamiento, con lo cual queda señalizado y sujeto en el fondo. A menudo se larga en el cantil o en zonas de piedra, aunque nada impide que se haga también en las playas. Las volantas, una vez largadas, quedan fondeadas en el mar uno o más días, pasados los cuales se vuelve a recoger.

Los barcos que se dedican a esta pesca son, en su gran mayoría, de casco de madera, oscilando entre las 40 y 120 TRB y con una tripulación de nueve a doce hombres, aunque durante el verano generalmente se suelen pasar a la costera del bonito. En las zonas de Burela y Cedeira encontramos las flotas más importantes de volanteros del norte de Galicia, aunque casi todos venden en este último puerto (56).

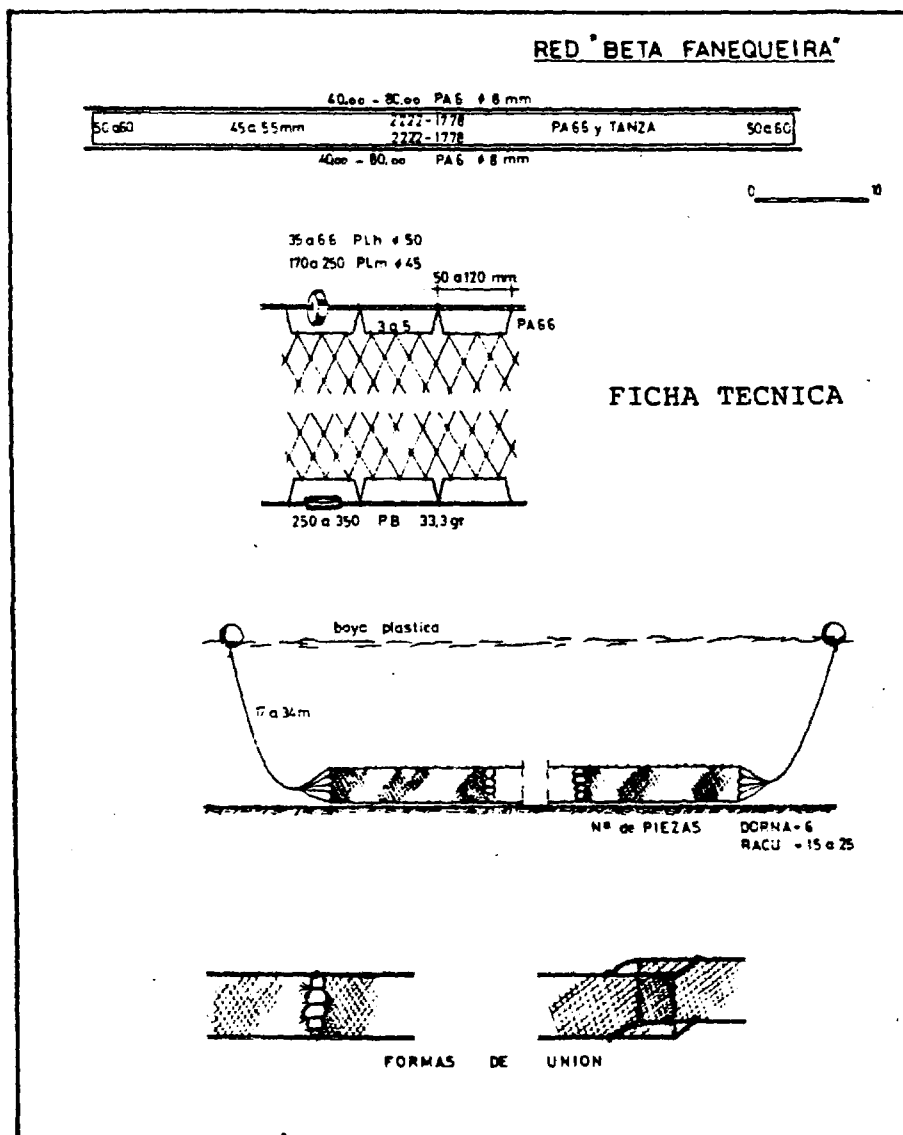
Así pues, Burela y Cedeira - junto con La Guardia, Camelle, Vigo, Ribadeo y Bayona - son los puertos gallegos más importantes en la pesca con volantas, operando sus flotas en áreas que van desde la plataforma portuguesa (La Guardia) hasta Cabo Villano (Camelle) y las costas de los Cabos Prior y Ortegal (Cedeira). A veces también el radio de acción de estos barcos va más allá de nuestras costas, llegando a faenar⁹ por el Sur hasta Marruecos y por el norte hasta el Golfo de Vizcaya y el Gran Sol.

VI.5.5. Betas

La beta (Gráfico 6.2) es un arte fijo de enmalle, simi

558.-

Gráfico 6.2 BETA (Arnáiz/de Coa).



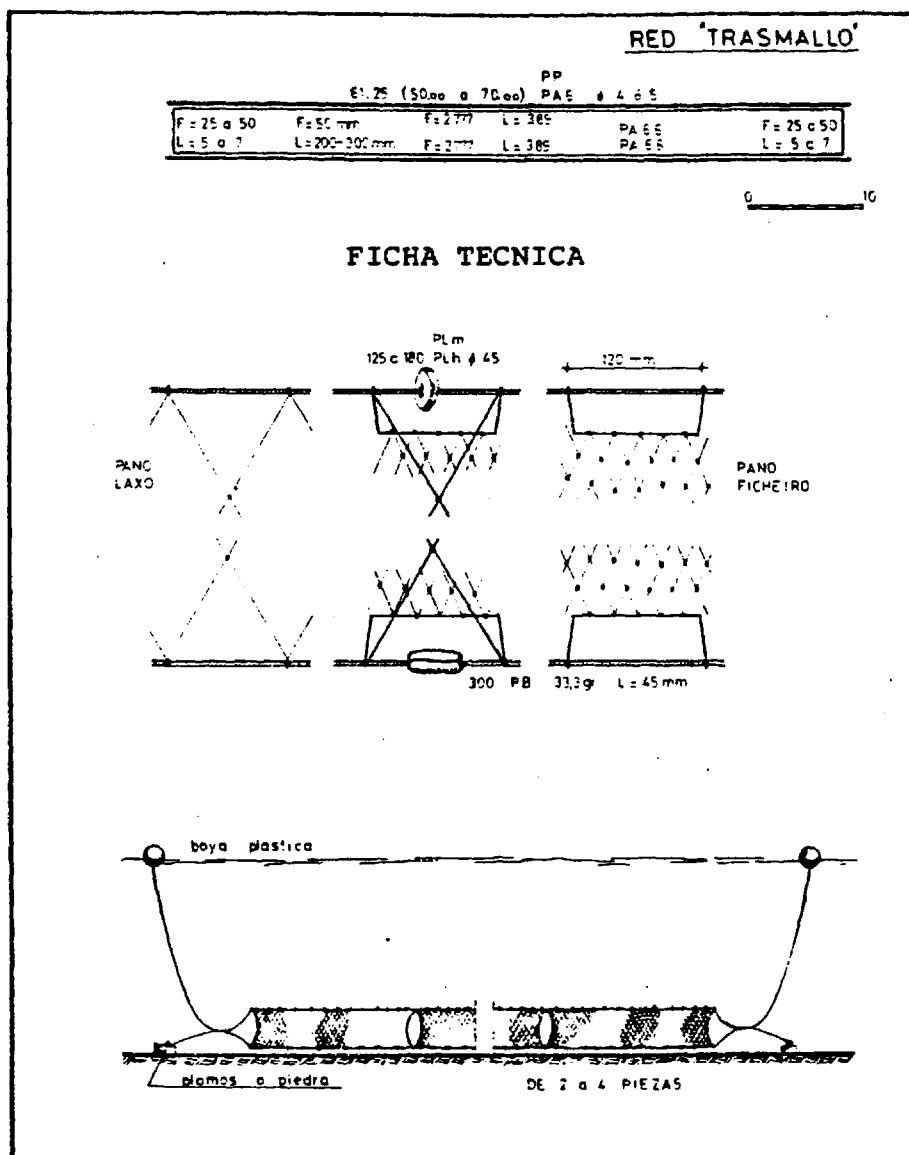
lar a la volanta, que puede calarse en superficie cuando está destinado a la captura de aguja, caballa, etc., o bien entre dos aguas cuando las especies a pescar son otras. La flotabilidad se asegura por medio de corchos situados en la relinga superior, llevando en la inferior los plomos necesarios para mantenerla vertical (57). En Galicia se emplea fundamentalmente en las bocas de las rías para capturar especies como la merluza, pescadilla, besugo, pancho, faneca, mújil, rubios, etc.

Utilizan las betas embarcaciones artesanales que no superan las quince toneladas, con una tripulación de dos a cuatro personas, alternando esta actividad con la captura de marisco y otras artes por temporada, siendo los principales puertos Finisterre, Cangas, Portonovo, La Guardia y Malpica.

VI.5.6. Trasmallos

El trasmallo (Gráfico 6.3) - también llamado tramallo o tresmallo - aunque puede ser empleado como arte de deriva, en realidad es una variante peculiar de la volanta. A diferencia de ésta, el trasmallo lleva, en vez de uno, tres paños de red superpuestos, es decir, adosados lateralmente, con la particularidad de que el paño central está formado por mallas finas y bastante espesas, siendo los paños exte

Gráfico 6.3 TRASMALLO (Arnáiz/de Coo).



riores, llamados esmallos, de mallas mucho más anchas.

Los peces que intentan pasar a través de esta red tiran del paño central que es flojo y, al forzar éste, lo introducen por las mallas del paño exterior opuesto (58), dando lugar a la formación de un pequeño embolsamiento del que ya no pueden librarse (Figura 6.6). Este arte eficaz, aunque de manejo un poco engorroso, se utiliza mucho en la pesca costera para capturar peces planos, salmonetes, besugos, sargos (59), pintos y maragotas, pero es válido para otras muchas especies, e incluso para atrapar mariscos como lubrigantes, centollas y nécoras.

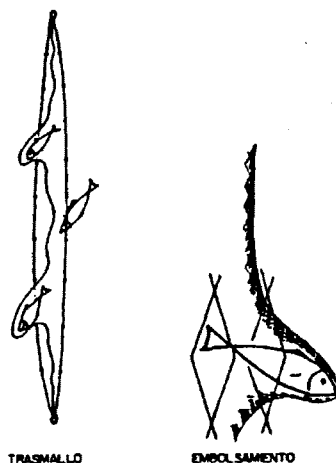


Figura 6.6

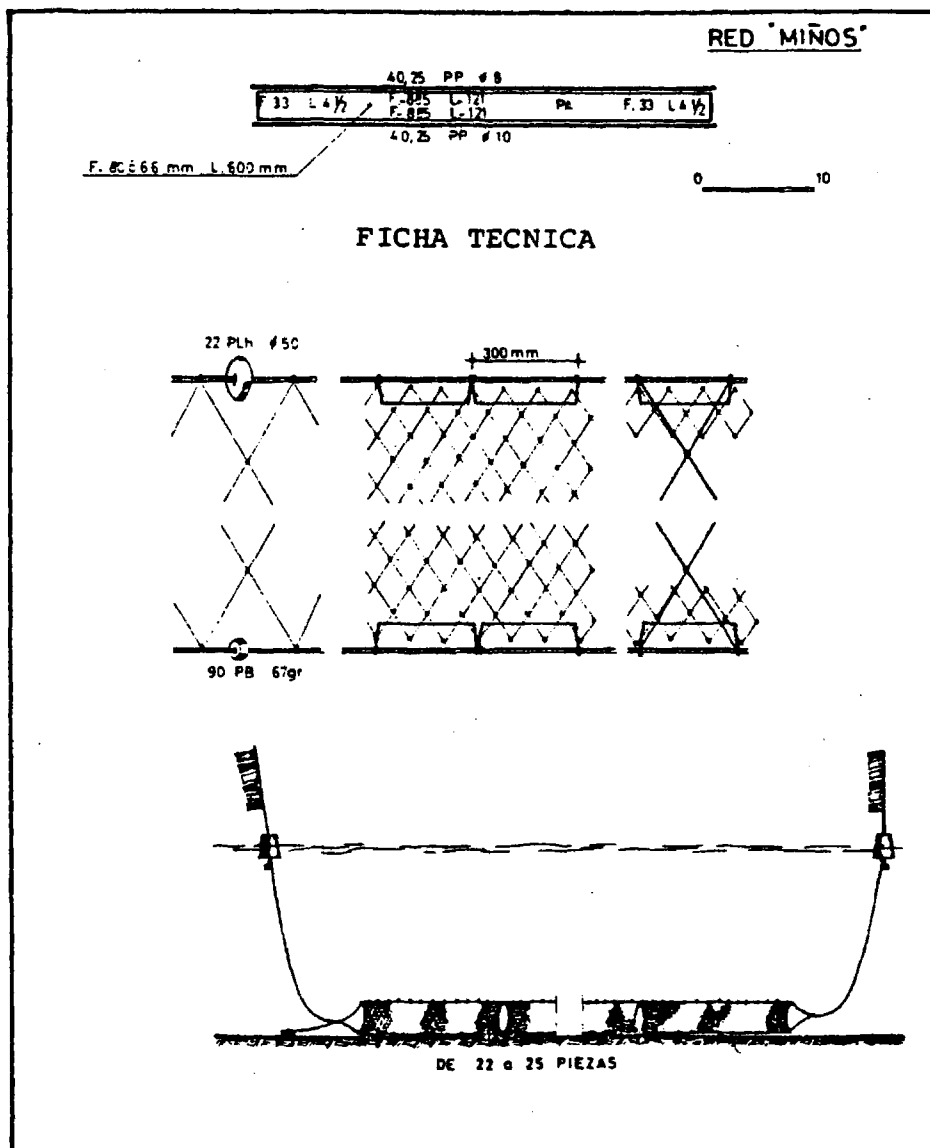
En Galicia los trasmallos, y también las betas, se emplean normalmente rodeando bajos rocosos - en las llamadas beiradas - y su misión consiste en tener cercada durante toda la noche esa zona de piedras para capturar a los peces que intenten entrar o salir del recinto (60). De dos a cuatro hombres son necesarios habitualmente para trabajar con estas redes, que se alternan con otras artes.

VI.5.7. Miños

No existe ninguna característica estructural que permita diferenciar un trasmallo de un miño (Gráfico 6.4). Prácticamente tan sólo la diferencia de tiempo en que está calado el arte distingue al primero del segundo. Mientras que el trasmallo no debe llegar a las 24 horas para que el pescado no sufra, el miño permanece calado el doble de este tiempo trabajando las primeras 24 horas como un trasmallo normal. Las 24 restantes opera - con el pescado enmallado ya dañado - atrayendo a mariscos, como la centolla, el lubrigante, la langosta o el buey, que suben por el aparejo enredándose en él (61).

Sin embargo, a diferencia del trasmallo, el miño se larga en zonas con fondo arenoso donde, además de los cructáceos anteriormente señalados, se capturan también peces como el rodaballo, lenguado, solla - todos ellos peces plag

Gráfico 6.4 MIÑO (Arnáiz/de Coa).



nos o de arena -, lubina o robaliza y otros muchos. Este arte es trabajado en Galicia dentro de las Rías o cerca de la costa, por embarcaciones artesanales con una tripulación que suele oscilar entre las tres y las seis personas, alternando este trabajo con otras artes, lo mismo que en la pesca con trasmallo (en realidad hoy los marineros las alternan todas), obteniendo los que a estas modalidades de pesca se dedican, sabrosos beneficios por lo fino de los pescados que capturan y el precio elevado del marisco.

VI.5.8. Xeito

El xeito (Figura 6.7) es un arte de deriva y enmalle destinado principalmente a la captura de la sardina. Se compone de un número variable de piezas rectangulares de paño único armadas sobre dos relingas - la superior de cortizas y la inferior de plomos - que hacen mantener el arte en posición vertical. El xeito nunca se cala con los corchos en superficie y su profundidad se regula dándoles mayor o menor longitud a las calas, que son los cabos portadores de las boyas. Una vez el arte calado queda unido a la embarcación por la orsera, que es un cabo cuya longitud varía entre los 40 y 80 metros, según sea el estado de la mar (62). Dicho arte, cuya importancia hoy va a menos, es utilizado por embarcaciones muy pequeñas - entre cuatro y

565.-

seis toneladas - con una tripulación de tres a cinco hombres que cuando pasa el tiempo de la sardina trabajan con otros artes y aparejos.

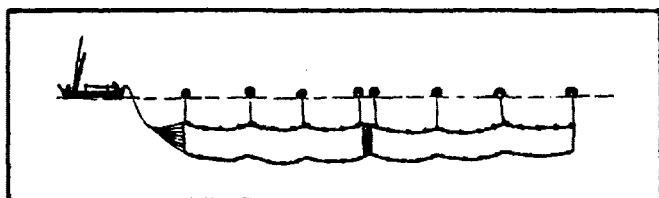
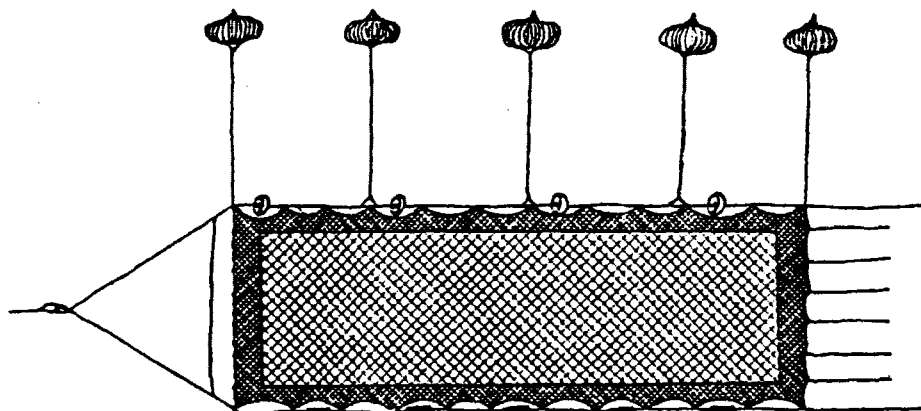


Figura 6.7 XEITO (Labarta/Calo).

VI.5.9. Artes de Cerco

La Reglamentación Nacional de Trabajo en la Industria de la Pesca (63), en su artículo 29-A, define la pesca de cerco como "la que se realiza normalmente con un arte o red de forma rectangular que primero rodea la pesca y luego la captura en general, cerrándose en forma de bolsa por la parte inferior. Se comprende en este tipo de pesca las modalidades de tarrafa, pesca de Macizo o con raba, Mamparra, Ardora, Mansío o Manjúa, Traiña, Corvinero, etc."

El cerco de jareta, también llamado traiña (Figura 6.8), es uno de los principales artes utilizado en las costas gallegas y desempeña un importante papel en la captura de peces pelágicos. De forma rectangular, la traiña, está formada por diferentes paños cuyas mallas son de distintas medidas y solidez, llevando en su parte superior una relinga o tralla provista de cortizas que le proporcionan la flotabilidad, y en la parte inferior otra relinga provista de los plomos necesarios para que el arte se hunda con la rapidez adecuada y se mantenga vertical. Además del lastre, esta relinga lleva unas rabizas o pies de gallo portadoras de unas anillas por donde pasa un cabo llamado jareta.

Una vez cercado el cardumen, se comienza a tirar por el chicote de la jareta que quedó a bordo, cerrándose así la parte inferior del arte y evitando de esta manera la evasión de los peces. Posteriormente, al iniciar la operación de halar la red, el círculo se va estrechando y la pesca se

concentra en un espacio central más reducido, llamado normalmente copo, que es el que posee las mallas más pequeñas y sólidas.

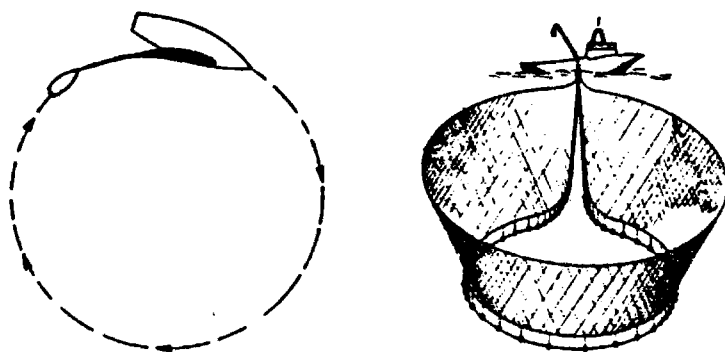


Figura 6.8 CERCO (de la Cueva).

La sardina es la principal especie a que se dedica el cerco, aunque también este arte se utiliza para capturar jurel, boquerón, caballa, lubina, pancho, atún y espadín, entre otros. La sardina se captura de noche o al amanecer, cuando los peces no distinguen bien el color de las mallas de la red. El sistema tradicionalmente empleado para detectar los cardúmenes está basado en la observación de los movimientos de aves marinas, delfines, etc., que delatan la presencia de los bancos. Uno de los procedimientos clásicos de búsqueda lo constituía la ardora, método que

consistía en tirar un objeto al agua, normalmente una piedra, o golpear la quilla del barco para que el casco transmitiese la vibración. Si había un cardumen cerca, el empleo de estos procedimientos asustaban a las sardinas que saltaban o se movían produciendo una fosforescencia que delataba la existencia del banco y su volumen aproximado.

En opinión de Domingo Quiroga (64), la sardina es para los gallegos lo que el arenque es para los nórdicos. No sólo por ella asomó Galicia a los mercados internacionales, sino que durante siglos vino siendo como el hilo más importante de nuestra existencia pesquera. Consecuentemente, no es aventurado afirmar que los dos sectores principales en que por hoy podemos dividir todas las pesquerías y, por tanto, las gallegas - pesca de superficie y pesca de fondo - el uno descansa sobre la sardina y el otro sobre la merluza.

Aparte de las informaciones que nos suministra la biología marina, se sabe que las apariciones de la sardina se encuentran sometidas a fluctuaciones probablemente cíclicas, ya que ocurren con cierta periodicidad y con mayor o menor abundancia de individuos, realizando su puesta en alta mar lejos de las costas. Todas las hembras del banco ponen casi al mismo tiempo y los machos fecundan los huevos, que suelen ser de 1,5 mm. y flotan en la superficie. Se calcula que las hembras ponen de 20.000 a 40.000 huevos.

Después de hecha la puesta, los padres la abandonan quedando los huevecillos distanciados en el mar entre sí con gran uniformidad. A los pocos días nace el embrión en

forma de larva de unos cuatro milímetros, que es arrastrada por las corrientes. La situación de los lugares de puesta es tal, que éstas acaban por conducir a la orilla al nuevo banco de sardinas. Al tercer año adquieren madurez sexual y tienen una veintena de centímetros de longitud (65).

Las sardinas son unos peces gregarios y pelágicos que se alimentan de pequeños crustáceos planctónicos, huevos de otros peces, etc. Según su tamaño, se suelen dividir en dos categorías: la sardina de deriva y la sardina raba. A las poblaciones más jóvenes se les llama parrochas. Las diferentes especies de sardinas son peces de importancia en todo el mundo, si bien las capturas varían en todas partes de manera considerable.

Otro sistema de pescar sardinas - y otras especies - con artes de cerco, lo constituyen las mamparras, que son pequeñas embarcaciones que utilizan potentes lámparas alimentadas comúnmente por gasolina o butano. Los peces atraídos por la luz se concentran bajo los focos y de esta manera, antes del amanecer, pueden ser cercados con relativa facilidad cuando el cardumen es lo suficientemente compacto. Esta técnica, poco utilizada en Galicia, es sin embargo de gran arraigo en el Mediterráneo.

En la actualidad, no obstante, en la pesca con artes de cerco es corriente la utilización de aparatos como el sonar y la ecosonda, instrumento este último que va reflejando en una pantalla los accidentes del fondo marino, pero que al mismo tiempo señala con una serie de puntos luminosos la

situación y volumen de los cardúmenes. Cuando el barco dispone de sonar pueden obtenerse datos tales como el tamaño, velocidad y dirección de desplazamiento de los bancos, sin necesidad de aproximarse más allá de los límites necesarios para que las perturbaciones producidas por la embarcación no influyan en los peces, que de otro modo podrían cambiar bruscamente de dirección.

Hemos de añadir que la pesca con artes de cerco en las costas gallegas, no puede ser bien entendida sin hacer una, aunque breve, referencia a la dinamita. El motivo del uso de tal explosivo es impedir que los peces escapen fuera del cerco, por lo que una vez rodeado el cardumen y antes de apretar la jareta son lanzados unos cuantos cartuchos atados a una piedra - para regular la profundidad de la explosión -, matando o atontando de esta manera a los peces. Este procedimiento está lógicamente penado por la ley, pero ni las autoridades lo vigilan ni los marineros dejan de practicarlo, pese a que luego vienen las repetidas quejas de que las especies se acaban y de que la mar ya no es la de antes (66).

En Galicia, las embarcaciones dedicadas a la modalidad de cerco son de una magnitud media comprendida entre las 25 y 50 TRB, necesitándose una tripulación de diez o doce hombres - a veces menos - para trabajar con estas artes, siendo Sada, Riveira y Malpica los principales puertos cerqueros gallegos. Las especies más capturadas por estos barcos son las ya citadas anteriormente, es decir, sardina, jurel, boquerón, etc.

VI.5.10. Artes de Arrastre

El boliche o chinchorro y la rapeta (Gráficos 6.5, 6.6 y 6.7), artes muy empleados en las Rías de Arosa y Noya para la captura de cefalópodos - en especial sepia y calamar - y también de peces, constan normalmente de tres partes: los extremos de la media luna, llamados piernas; la corona de forma semiesférica, y el cope o saco donde al final queda la pesca atrapada.

Las dimensiones de estas artes son variables oscilando entre los 25 y 45 metros por pierna en la rapeta y de 50 a 100 m. para el boliche. El arrastre se efectúa con una de ellas sujeta a la proa del barco y la otra a popa, faenando por babor. Si se utilizan desde una dorna la recogida es manual, y si es desde un barco a motor, se puede virar con maquinilla siendo suficientes dos hombres, pero si la manobra se efectúa desde tierra son necesarios más.

El bou de vara (Gráfico 6.8) es un arte de arrastre de alas amplias y copo profundo. Las alas se mantienen abiertas gracias a una vara o percha de varios metros de longitud que va sujeta a sus extremos. Para que la red vaya arrastrando por el fondo, la relinga inferior va lastrada con plomos espaciados entre sí y en los extremos de la vara se atan piedras de tres o cuatro kilos, aunque el uso de éstas está prohibido. Para que la abertura del copo permanezca abierta y no se aplaste, la relinga superior va provista de flotadores de corcho o de otra substancia sintética, esca-

Gráfico 6.5 BOLICHE (Arnáiz/de Coa).

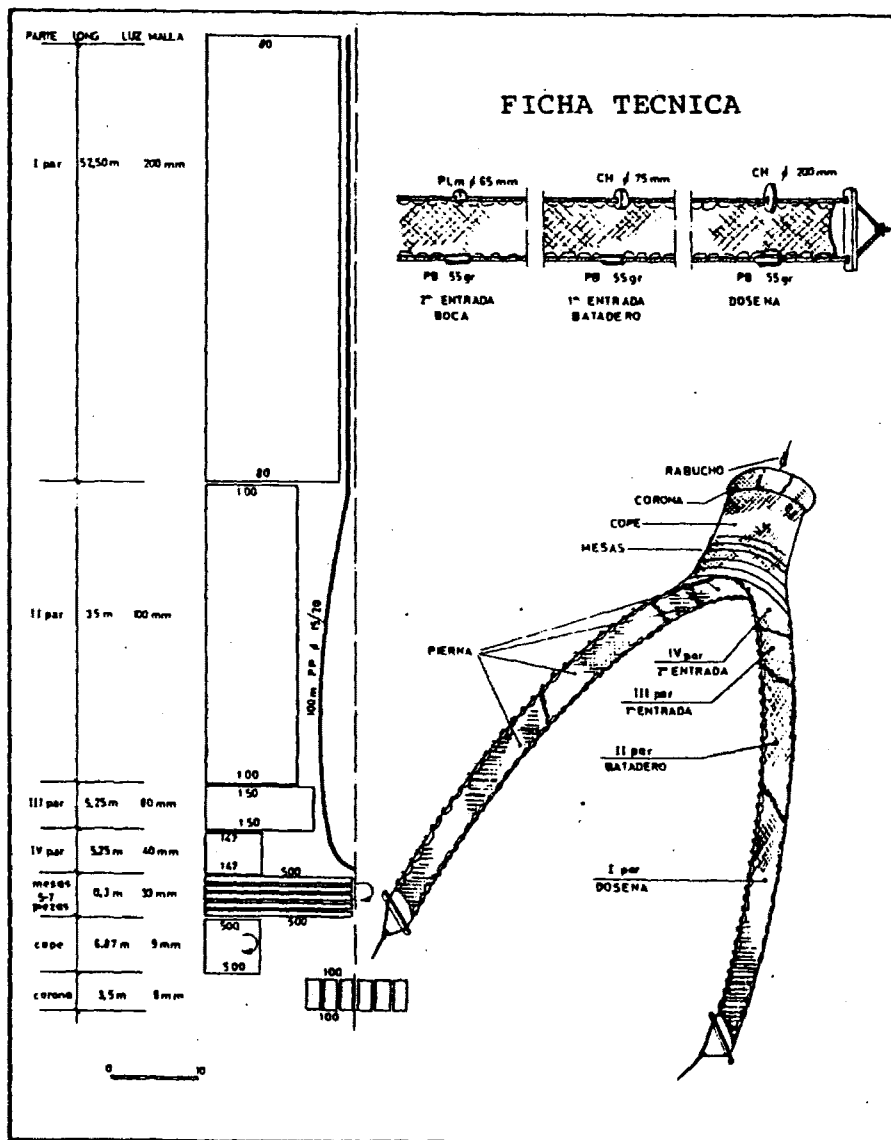


Gráfico 6.7 MANIOBRAS DE PESCA (Arnáiz/de Coa).

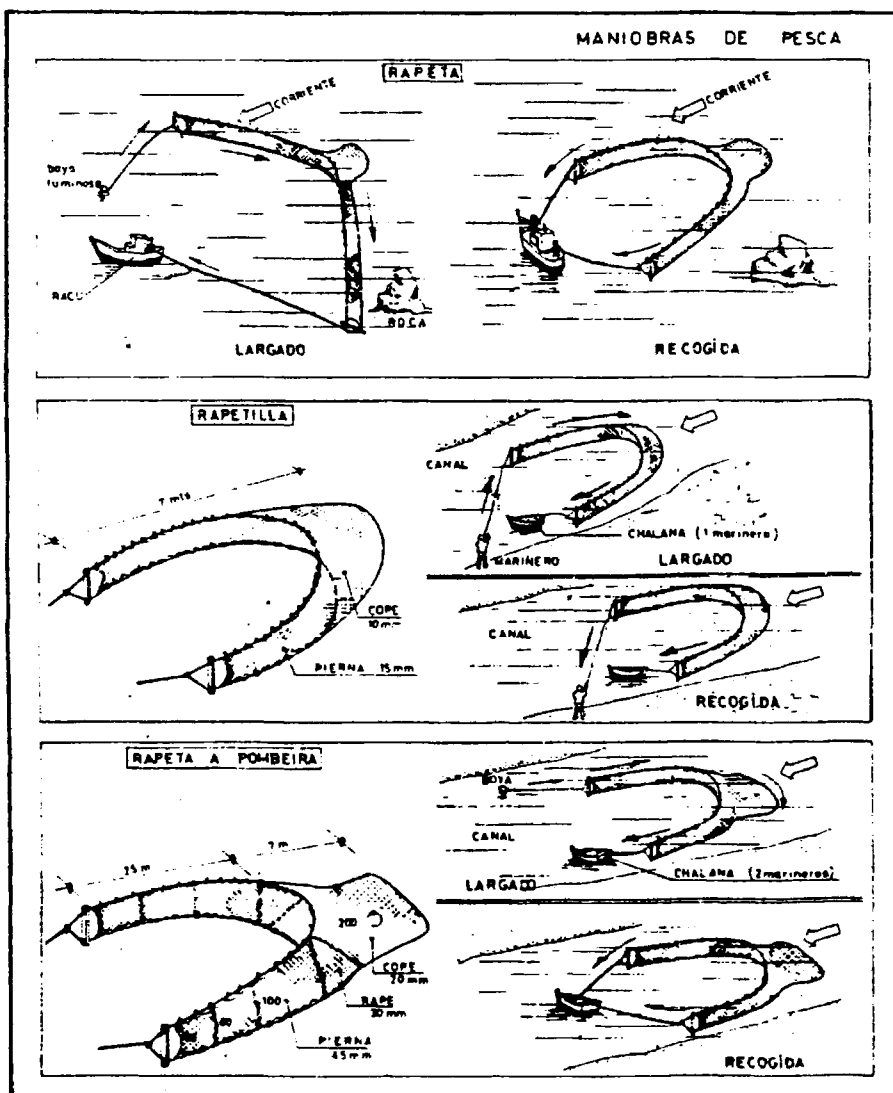
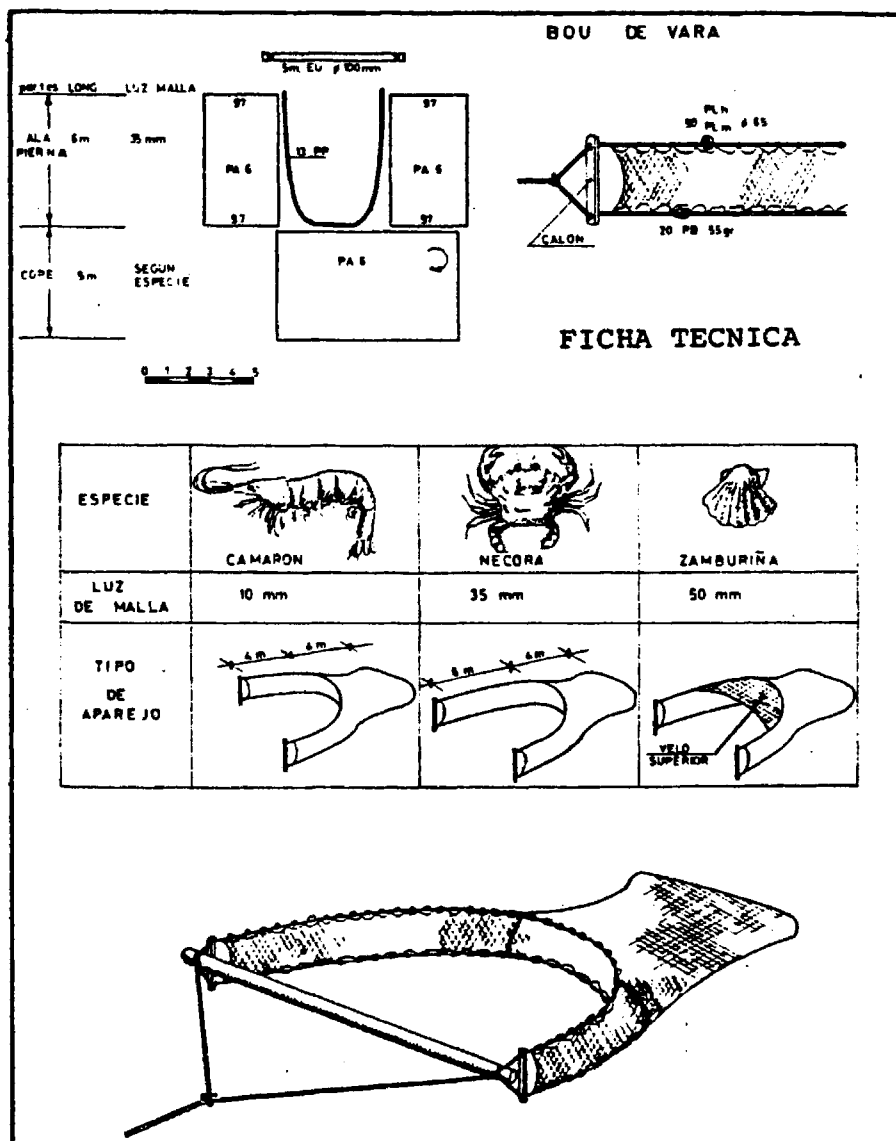


Gráfico 6.8 BOU DE VARA (Arnáiz/de Coo).



ciados en las alas y bastante juntos en el centro.

En la ría de Arosa, este arte lo suelen emplear embarcaciones de unos 15-20 metros de eslora, aunque también puede arrastrarlo una dorna ayudándose de motor. El bou de vara captura todo tipo de peces - en especial los planos - y todo tipo de crustáceos, principalmente la nécora(67).

En los días de las embarcaciones de pesca a vela, cuando la velocidad de remolque dependía de los caprichos del viento que con frecuencia daban lugar a que la red apenas se moviese, si se movía, no se podía contar con los medios hidrodinámicos necesarios para mantener abierta la boca de la red. Además, con estas velocidades relativamente lentas sólo se podían recorrer cortas distancias. En consecuencia, la boca de la red de arrastre se mantenía abierta mediante una armazón de estructura rígida, similar a la percha ya descrita del bou de vara. La longitud de la percha se limitaba a la que se podía manejar en el barco que, a su vez, establecía un límite sobre el tamaño máximo de la red y por ello sobre la zona de fondo que se podía abarcar durante las operaciones de arrastre.

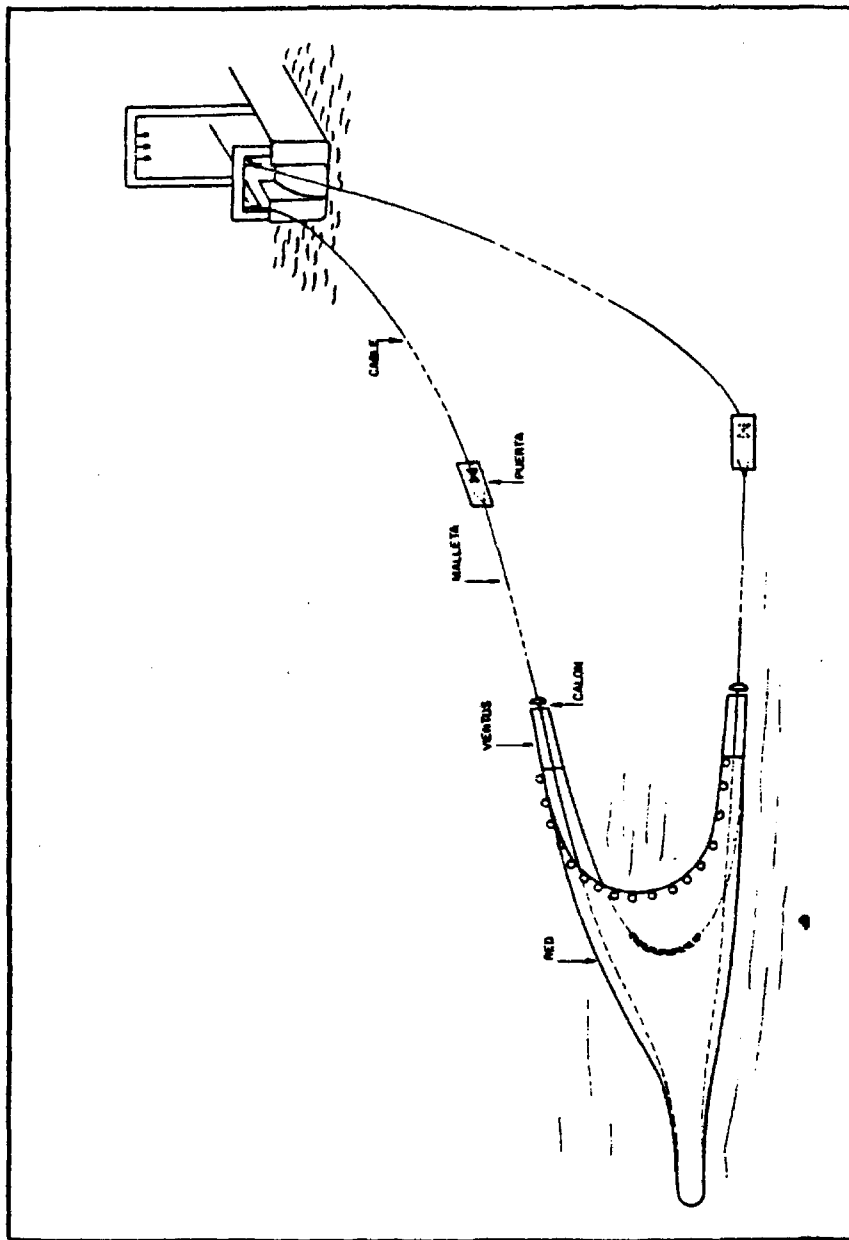
La introducción de la propulsión a vapor en los barcos de pesca permitió obtener velocidades de remolque mayores y mejor reguladas. Esta revolución en la fuerza motriz abrió el camino para el empleo de dispositivos de separación o extensión sustentados y controlados hidrodinámicamente para reemplazar a la percha rígida. Al suprimir la rigidez transversal de la red, los buques navegaban más rápidamente y po

dían usar redes de mayor abertura abarcando así mas extensión (68).

En la actualidad podemos decir que existen dos tipos diferenciados de arrastre, que condicionan una estructura diferente de las artes: el arrastre de fondo y el arrastre pelágico. En este último el arte va entre dos aguas, a una profundidad variable, capturando fundamentalmente especies pelágicas. Esta modalidad apenas se usa en las costas gallegas.

El arrastre de fondo (Gráfico 6.9) es el más utilizado en la actualidad y se destina a la captura de especies que normalmente viven en contacto directo con el fondo o muy próximos a él. La red de arrastre tiene forma de saco y al trabajar se abre quedando como un gran embudo. Se compone de dos partes - la superior y la inferior - que se unen por los costados. La parte superior recubre a la inferior sobresaliendo a modo de un techo provisto de un gran alero (cielo o visera). Las largas partes laterales (alas o bandas) impiden a los peces escapar por el costado. La red se va estrechando hacia la parte posterior hasta convertirse en un largo saco de mallas muy tupidas, que en su extremo se ensancha algo constituyendo el copo, que es donde se concentran las capturas. El arte es arrastrado mediante dos largos cables de 15 a 45 mm. de diámetro precedidos de las malletas que a través de los calones se unen a la red. La boca en las redes de gran tamaño se mantiene abierta por la acción de las puertas (Figura 6.9), lo cual hace aumentar

Gráfico 6.9 ARRASTRE (de la Cueva).



considerablemente la superficie expuesta a la acción de la red.

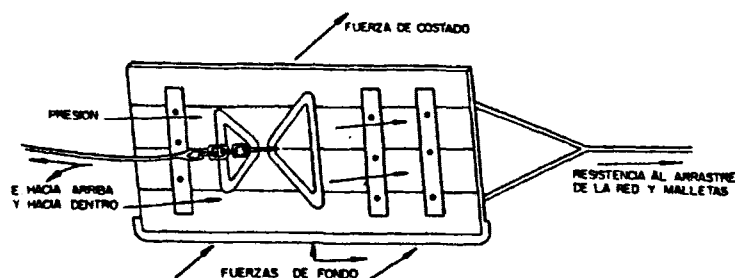


Figura 6.9 PUERTA DE ARRASTRE (de la Cueva).

Las puertas - normalmente de formas rectangulares y planas, aunque pueden ser de otras hechuras - están constituidas por fuertes paneles lastrados (de madera, hierro o ambos materiales a la vez) que se sujetan oblicuamente entre el cable y las malletas. Durante el arrastre estos paneles derivan más o menos hacia el exterior (por el principio de la cometa) con lo que mantienen abierta la boca de la red en sentido horizontal. La abertura vertical viene asegurada por la acción de unos flotadores - corchos, esferas huecas de metal o de cristal, etc. - fijados a lo largo de la relinga superior (69). La relinga de fondo, fijada en el borde inferior del arte, normalmente está constituida por un cable de acero revestido de cáñamo o esparto

y, en la mayoría de los casos, va lastrada con trozos de cadena para que haga buen contacto con el fondo. Para pescar sobre fondos duros o rocosos dicha relinga se provee en su parte central (burlón) de un rosario de esferas o rodillos de goma, acero o madera (diábolos) que permiten salvar los obstáculos y evitan el desgaste de la misma. Este sistema de protección es utilizado fundamentalmente por el bou y otros aparejos de grandes arrastreros por popa.

Los artes de arrastre suelen ser remolcados por una (baca, bou) o dos embarcaciones (pareja), pero también pueden ser cobradas a mano, sobre todo en la pesca de ría. Como es obvio, en el arrastre con pareja no se necesitan puertas, puesto que la apertura horizontal de la red se logra mediante la distancia que entre sí guardan los buques remolcadores a la vez, lo que sin embargo, no es fácil de conseguir sin experiencia. Una modalidad de la pareja la constituye el trío que, como su nombre indica, opera con tres embarcaciones. Dos de los buques actúan como una pareja normal, mientras el tercero reemplaza a uno de ellos que lleva lo capturado a puerto dando lugar así a que las faenas de arrastre no sean interrumpidas.

Las bacas ejercen su actividad extractiva faenando sobre playas y fondos limpios, por lo que normalmente sus aparejos no necesitan de las protecciones que antes hemos señalado. Son los barcos de arrastre más habituales en las costas gallegas, desplazando un tonelaje que oscila entre las 50 y las 200 TRB. La tripulación la forman entre siete

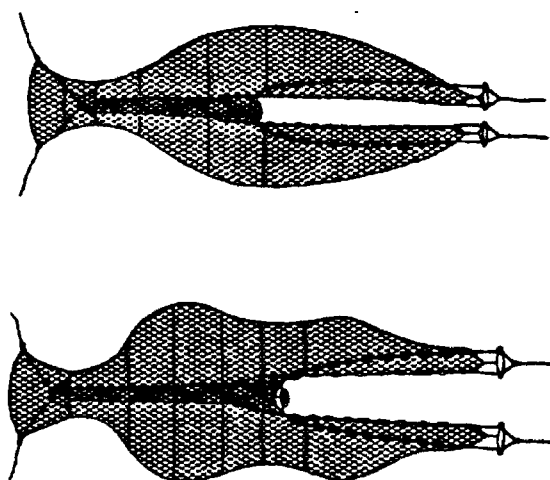


Figura 6.10. TIPOS DE PAREJA EMPLEADOS EN GALICIA (Calo).

y quince hombres para cada embarcación, haciendo mareas que duran de uno a seis días e incluso más cuando bajan a pescar frente a las costas portuguesas, como ocurre frecuentemente con la flota arrastrera del distrito de Marín. En aguas gallegas, las bacas operan con frecuencia sobre los bancos comprendidos entre las islas Cíes y la ría de Arosa, y entre la Estaca de Vares y Cabo Toriñana.

Las especies más capturadas por estos buques son la merluza y la cigala, aunque también cogen jurel, mendo, pulpo y otras capturas accesorias, siendo los puertos más importantes La Coruña, Marín, Santa Eugenia de Riveira, Muros, Ribadeo y Burela.

Aparte de faenar por fondos generalmente rocosos, el bou se diferencia de la baça, en que la maniobra de arrastre en vez de hacerse por la popa de la embarcación se efectúa por el costado, donde se sujetan los cables, puertas, etc. Por otro lado, los buques que se dedican a este tipo de arte son mayores y de más potencia que las bacas, lo que les permite arrastrar con una velocidad superior a éstas. El escaso número de bous gallegos que faenan frente a sus costas trabajan sobre el fondo en el límite de la plataforma continental, con una abertura de copo mayor que las bacas, dedicándose fundamentalmente a la captura de merluza y jurel.

Como ya hemos indicado, la modalidad de pareja no utiliza puertas para el arrastre. El aparejo, aunque tiene el inconveniente de una menor capacidad de maniobra, suele ser mucho mayor que el de los bous normales y la velocidad de arrastre del orden de dos a tres nudos. Sin embargo, se ha demostrado que pescando bous y parejas en el mismo sitio, con fondo de arena y hasta unas 200 brazas de profundidad, la pareja pesca más por tonelada de buque y también captura ejemplares más grandes.

Señalemos, en último término, que el buque medio de tipo pareja tiene una eslora de unos 30 metros entre perpendiculares, una bodega al fresco de 200 m.³ y un motor de 360 HP que le da una velocidad en servicio de 10,5 nudos(70). En las costas gallegas fueron muchas las parejas que hubo en épocas anteriores, sobre todo en Marín, La Coruña y Vigo. En

la actualidad las pertenecientes a este último puerto suelen faenar en el Gran Sol, dedicadas sobre todo a la captura de merluza, bacaladilla, lirio y jurel, si bien la declaración de las 200 millas por la CEE ha reducido considerablemente la actividad de estos buques.

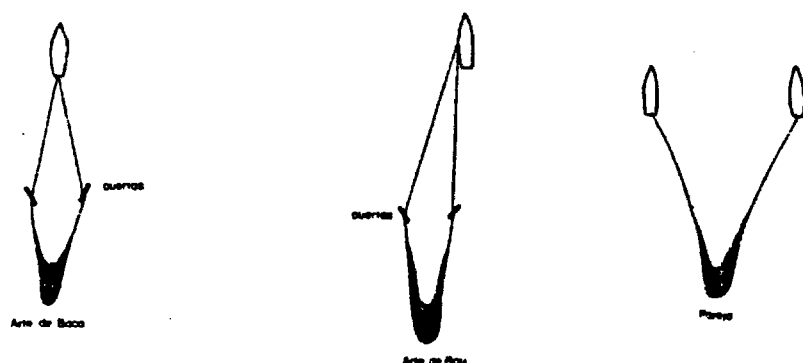


Figura 6.11 ESQUEMA DE LOS TIPOS DE ARRASTRE (Vaiga).

VI.6. La flota de altura

La flota de altura comprende a los buques que desolazan entre las 75-100 y 250 TRB, aunque resultaría más representativo distinguir entre una flota propiamente de altura (que estaría integrada por todos los buques pesqueros de un tonelaje superior a las 150 TRB, que no hayan sido incluidos ya en la de gran altura), y una flota mixta formada por las

embarcaciones de más de 75 TRB y hasta las 150 TRB, que realizan indistintamente pesca de altura y de litoral. Por su puesto, el criterio del tonelaje es sólo indicativo y por lo tanto peca de cierta arbitrariedad. Buques con arqueos comprendidos entre los límites indicados pueden realizar pesca de litoral y de gran altura, y otros no incluidos en los mismos se dedican a la pesca de altura.

En España existen - por la ubicación geográfica de los puertos y bancos pesqueros - dos zonas diferenciadas para la pesca de altura. La primera - que corresponde al norte y noroeste de la Península - tiene como caladeros tradicionales las costas de Islandia, norte de Gran Bretaña y oeste de Irlanda. Esta zona tiene como puertos de base importantes los de Vigo, La Coruña, Pasajes, Gijón, Marín, Riveira, Bermeo y Ondárroa entre otros, realizando sus flotas mareas que van de doce a quince días de duración, es decir, que cada doce o quince días regresan los barcos a puerto con sus capturas. A partir de la Ley de Renovación de la Flota Pesquera de 1961, se registra en esta zona y dentro de este subsector una gran afluencia de nuevas embarcaciones, de mayor potencia y tonelaje, y en algunos puertos - como en el de La Coruña - los armadores se ven obligados a tomar un acuerdo que consistía en evitar que diariamente descargasen más de diez barcos procedentes del Gran Sol.

Sin embargo, este incremento del número de buques en la década de los años sesenta, derivó en una disminución paulatina de las capturas - sobre todo a partir de 1968 -

llegando al 1º de enero de 1977 donde factores de orden internacional derivados de la puesta en vigor del concepto de ZEE y la consiguiente limitación de la actividad pesquera a 200 millas, condicionaron - de forma conocida por todos - el normal y habitual desarrollo pesquero de nuestros barcos en aguas internacionales. Es sabido como a partir de esta última fecha, la CEE determinó una serie de limitaciones a los pesqueros españoles estableciendo, entre otras medidas, períodos de regulación en las pesquerías de arrastre y pincho en sus caladeros, estimación de cuotas por especies y áreas, control de las capturas y sanciones a los infractores, etc.

La segunda zona - por lo que a pesca de altura se refiere - corresponde al sur de la Península además de Cautá, Melilla e Islas Canarias. Tiene como caladeros habituales, las costas de Marruecos, Sahara, Mauritania y Senegal, siendo los puertos de base más importantes, Cádiz, Huelva y el puerto de La Luz en Gran Canaria. Esta zona se diferencia de la primera - además de faenar en diferentes caladeros - en que las mareas son de 22 a 25 días, es decir, que entre 22 y 25 días los barcos están de nuevo en puerto para descargar lo capturado. También en esta zona se incrementó el número de embarcaciones durante la década de los sesenta, debido fundamentalmente a la Ley de Renovación de 1961 y a la reconversión de barcos de arrastre en fresco en congeladores dedicados al marisco, gamba principalmente (71).

La flota de altura de fresco dedicada a las pesquerías

de arrastre, faena en los bancos de la CEE singularmente en el Mar Céltico, Golfo de Vizcaya y Cantábrico, así como entre la Estaca de Vares y la costa portuguesa, como ya hemos indicado. La flota que faena en aguas comunitarias se integra en la actualidad de unas 390 unidades, cifra que posiblemente se vea reducida por el problema de las licencias de pesca. El registro bruto total de estos barcos es de 87.274 toneladas, con una media de tracción de 756,5 caballos al freno. El puerto de Pasajes, con 123 embarcaciones y 28.969 TRB, y el de La Coruña con 112 barcos y 24.969 TRB, son los más importantes. Gijón con dos unidades y Bilbao con seis, son los más pequeños, situándose en un lugar intermedio Ondárroa con 68, Vigo con 64 y Santander con 17 barcos. De la totalidad, hay 37 buques con más de 25 años, 14 con más de 20 y 38 con más de 15, factor importante - aunque no único - a la hora de calcular el desguace en un posible plan de reestructuración pesquera (72).

Si analizamos la evolución de la flota de arrastre de altura en el período comprendido entre 1970-79 (Cuadro 6.8), se observa un crecimiento de un 10 por 100 en el número de embarcaciones, habiendo permanecido prácticamente estacionario el TRB medio, lo que indica que la dimensión y capacidad de los buques se ha mantenido a lo largo de este tiempo. No obstante, la potencia ha crecido en el mismo período alrededor de un 25 por 100, porcentaje que se pueda considerar bastante razonable teniendo en cuenta la persistente necesidad de mayores potencias para un mejor arrastre. Asimismo

CUADRO 6.8
EVOLUCION DE LA FLOTA ESPAÑOLA DE ARRASTRE
DE ALTURA DE FRESCO

	1970	1975	1979
Nº DE BUQUES	758	824	834
TRB			
- Total	154.567	178.254	181.507
- Media	204	216	218
POTENCIA			
- Total	413.008	545.519	567.665
- Media	545	662	681
TRIPULACION			
- Total	11.066	12.322	12.477
- Media	14,59	14,95	14,96
POTENCIA/TRB	2,67	3,06	3,12
TRB/TRIPULANTES	13,96	14,46	14,54
POTENCIA/TRIPULANTES	37,32	44,27	45,49

FUENTE: DGPM. Datos elaborados a partir de los Anuarios de Pesca.

las tripulaciones, en valores absolutos, han aumentado ligeramente - lo que supone un mayor nivel de empleo - permaneciendo, sin embargo, casi invariable el número de tripulantes por embarcación no llegando a la media de quince hombres.

Por otro lado, los índices convencionales acusan una evolución favorable a la tecnificación de este tipo de flota, más acusada en cuanto a las relaciones en las que aparece la potencia - como consecuencia de la tendencia a una mayor necesidad de arrastre -, mientras que el ratio TRB/Tripulantes presenta una ligerísima oscilación alcista.

En cuanto a la flota pesquera española de superficie de fresco en su modalidad de altura, apenas ha evolucionado en números entre 1970 y 1979, estando integrada este último año por 263 unidades - cifra ostensiblemente inferior a la de la flota de arrastre de altura -, con una media de 131 TRB, 438 HP de potencia y unos 18 tripulantes por barco, si bien el número, en términos absolutos, de estos últimos ha disminuido pasando de 4.827 personas embarcadas en 1970 a 4.708 en 1979 (Cuadro 6.9).

La evolución técnica de este tipo de flota en los últimos años ha sido escasa, manteniendo, no obstante, un nivel de antigüedad aceptable. Sólo un 1 por 100 supera los 20 años, si bien un 66 por 100 se encuentra entre los 10 y los 20 años, pero en la gama próxima a los primeros, ya que el incremento en este escalón se ha producido disminuyendo el intervalo de los buques inferiores a diez años (73).

Para los pescadores gallegos, la pesca de altura comenzó después de la I Guerra Mundial cuando un pequeño grupo de armadores se desvinculó de la pesca de litoral y empezó a dedicarse a tareas y empresas pesqueras industriales, adquiriendo progresivamente unas características de produc-

CUADRO 6.9
EVOLUCION DE LA FLOTA ESPAÑOLA DE SUPERFICIE
DE ALTURA DE FRESCO

	1970	1975	1979
Nº DE BUQUES	260	259	263
TRB			
- Total	31.908	32.916	34.366
- Media	123	127	131
POTENCIA			
- Total	99.771	109.085	115.264
- Media	384	421	438
TRIPULACION			
- Total	4.827	4.727	4.708
- Media	18,56	18,25	17,90
POTENCIA/TRB	3,12	3,31	3,35
TRB/TRIPULANTES	6,61	6,96	7,29
POTENCIA/TRIPULANTES	20,66	23,07	24,48

FUENTE: DGPM. Datos elaborados a partir de los Anuarios de Pesca.

ción capitalista a medida que transcurría el tiempo. A partir de 1961 con la Ley de Renovación, este subsector experimentó un fuerte crecimiento en Galicia, alcanzando en 1979 un total de 467 embarcaciones que desplazaban 80.702 TRB,

lo que representaba el 32,6 por 100 del número total de buques de altura españoles y el 33,9 por 100 de su tonelaje.

Generalmente la flota de altura gallega acude a los bancos del Mar Céltico, al Golfo de Vizcaya y al Cantábrico ya mencionados, realizando también su actividad a distancias de sus bases inferiores a las 400 millas, en una amplia área comprendida entre la costa portuguesa y la Estaca de Vares. En cuanto a la actividad de las embarcaciones gallegas de arrastre en aguas africanas, no se dispone de datos que nos permitan cuantificar su importancia. Tenemos que señalar que dichos buques no desembarcan el pescado en puertos gallegos, con lo que se escapa a todo control por parte de los organismos pesqueros de la región. Un dato muy significativo es que la matriculación de unidades de arrastre gallegas en puertos canarios o andaluces está siendo una constante progresiva como consecuencia del abandono de los caladeros comunitarios.

La flota gallega, que poseía en dichos caladeros alrededor de 190 arrastreros en 1974, presentaba para 1977 unos 160, lo que suponía, en el período de las 212 licencias, un descenso de 90 buques, pues a La Coruña se le concedieron 44 licencias y a Vigo 28, con lo que sumábamos solamente 72. A finales de 1978, en el último régimen impuesto por la CEE, las condiciones, aunque más satisfactorias a nivel de licencias (240 en total, 112 para la flota gallega), significaban el poder faenar 135 embarcaciones, aunque sometidas a unas condiciones más duras que en los anteriores regímenes pesqueros.

ros estipulados por las autoridades comunitarias (74).

Los distritos de La Coruña - con 162 embarcaciones y 31.519 TRB - y de Vigo - con 114 unidades y 20.444 TRB - son los principales soportes de la flota de altura gallega. Le siguen en importancia los distritos de Marín, Vivero y Riveira con 62, 44 y 29 buques que desplazan 9.919, 6.766 y 4.150 TRB respectivamente. El conjunto de estos cinco distritos supone el 88 por 100 de los barcos y el 90 por 100 del tonelaje total de la flota gallega de altura. Muros, Ribadeo, Ortigueira y El Ferrol - especialmente los dos primeros - albergan flotas de cierta importancia, siendo por el contrario poco relevantes las de Corcubión, Tuy, Bayona y Villagarcía de Arosa, registrando esta última un sólo buque. Sada, Corme, Camariñas, Noya, La Puebla, El Grove, Cambados, Portonovo, Bueu, Cangas y Redondela carecen de flota de altura. El Cuadro 6.10 contiene la distribución por distritos del número de buques y tripulantes, tonelaje y potencia de este tipo de flota.

Atendiendo a las características de la pesca y especies capturadas, hemos de añadir que la flota merlucera - que utiliza fundamentalmente el arrastre de baca en sus faenas, aunque también emplea la modalidad de trío - está ubicada en La Coruña, lo mismo que las embarcaciones mixtas merluza-cigala y merluza-rapante que se dedican indistintamente a la captura de la cigala y del gallo alternándolas con la de la merluza. Vigo es asimismo puerto base destacado de los mixtos merluza-rapante, siéndolo también de los rapanteros cuya mo

CUADRO 6.10
 FLOTA DE ALTURA GALLEGA POR DISTRITOS MARITIMOS

Distritos	Núm. barcos	Tonelaje	Potencia	Núm. tripulantes
La Coruña	162	31.519	98.312	2.317
Vigo	114	20.444	65.108	1.789
Marín	62	9.919	28.369	875
Vivero	44	6.766	22.103	693
Riveira	29	4.150	12.564	398
Muros	19	2.620	7.889	268
Ribadeo	14	2.031	6.836	176
Ortigueira	9	1.180	3.585	136
El Ferrol	5	893	1.644	71
Corcubión	3	429	1.780	40
Tuy	3	368	1.235	47
Bayona	2	252	880	48
Villagarcía	1	131	500	16
TOTAL	467	80.702	250.805	6.874

FUENTE: DGPM. Datos elaborados a partir del Anuario de Pesca 1979.

alidad de capturas son el gallo y el rape. Además de las especies citadas, también se pesca en altura, besugo, bonito, atún, palometa y otras especies accesorias en el arrastre.

En el análisis de la flota de altura gallega, debemos considerar que ésta es una actividad productiva cuyos rasgos estructurales difieren casi totalmente de los citados para

la pesca de litoral. Su ligazón a las formas de producción industrial se manifiesta por: una concentración de buques por empresa, producción ampliada de mercancías, división social del trabajo, establecimiento de ordenanzas para las relaciones laborales, progresivas mejoras técnicas y especialización de los trabajadores. Esta pesquería está ligada, predominantemente, con los núcleos urbanos de Galicia integrando el régimen económico más desarrollado de la región.

En su actividad, la flota de altura, dados los condicionamientos de faenar en caladeros internacionales, se ve limitada en su desarrollo, produciéndose unas restricciones que inciden en el normal funcionamiento de la actividad. Por un lado, la CEE, imponiendo cuotas, licencias, áreas y cupos de especies, y por el otro, Marruecos, Mauritania, etc., con cuotas y cánones, así como contraprestaciones que enmarcan una parte de la problemática, pero la más inmediata en cuanto a sus necesarias soluciones. Del mismo modo, la flota pesquera gallega en aguas portuguesas está sufriendo condicionamientos de igual orden con la regulación pesquera que pretenden imponer las autoridades competentes del país vecino (75).

Algo más de 14 es la media de tripulantes que lleva una unidad de la flota de altura gallega, encuadrados de la siguiente manera: 1 patrón de pesca, 1 patrón de costa, 1-3 en máquinas, 1 contramaestre, 6-8 marineros y 1 cocinero. Según el Nomenclator Nacional de Empleos y Ocupaciones (76)

en la pesca marítima en buques arrastreros al fresco, el patrón de pesca de altura con mando "es el que, en posesión del título de Patrón de Pesca de Altura, ejerce el mando de buques de hasta 700 TRB dedicados a la pesca de litoral y de altura dentro de los límites para los que le faculta su título y, como persona especializada en la pesca de arrastre, le corresponde determinar los caladeros y dirigir las faenas de pesca. Puede mandar el segundo barco de las parejas de arrastre de Gran Altura, siempre que no rebase las 700 TRB. En la pesca de cerco y otras artes, el patrón de pesca de altura "también podrá enrolarse como Patrón subalterno en buques dedicados a cualquier clase de pesca".

El contramaestre "es el hombre de mar, hábil y experimentado en las faenas maríneas, que bajo las órdenes del Capitán o Patrón es el jefe directo o inmediato de la marinería y personal de cubierta y, como tal, dispone, con arreglo a las instrucciones recibidas, los pormenores, para practicar las labores y trabajos mecánicos de a bordo que corresponda a la sección de cubierta, repartiendo equitativamente las faenas y vigilando personalmente la rápida y exacta ejecución de las órdenes de los especialistas o subalternos que de él dependan, teniendo siempre presente quienes son los de mejor conducta, mayores conocimientos y más aptos para en cualquier momento poder aprovechar acertadamente los servicios de todos".

El marinero, en la pesca de cerco y otras artes, "es el hombre dedicado a las faenas del mar y, por sus conocimientos

en la pesca y manejo de sus artes o aparejos, se denomina de oficio pescador y tiene, naturalmente, los conocimientos indispensables para la navegación y demás faenas propias de los barcos pesqueros. Si se cuida del estado de la nevera, logrando con ello una mejor conservación de la pesca capturada, deberá percibir una gratificación". En la pesca marítima en buques arrastreros al fresco, el marinero "es el tripulante mayor de edad a efectos laborales que se inicia en las faenas marineras y propias de la pesca de arrastre, realizando a bordo los trabajos de todo orden de carácter auxiliar bajo las órdenes del Contramaestre".

El cocinero es el encargado de la preparación, condimentación y conservación de los alimentos de la dotación del buque, debiendo administrar y conseguir un adecuado rendimiento de los víveres y demás artículos que se le entreguen o adquieran para su condimentación".

Hasta aquí las Ordenanzas, pero la realidad muestra la cara de la moneda donde los problemas sociosicológicos, además de los laborales, hacen mella constante en este sector activo de la población. Muchos son los hombres que se ha llevado el mar en aguas del Gran Sol. La insuficiencia de los sistemas de seguridad a bordo y las jornadas agotadoras de trabajo prolongadas durante toda la marea - cuya consecuencia inmediata es que los marineros no tengan capa cidad de reacción suficiente ante cualquier situación de peligro - constituyen las causas fundamentales de estos y otros accidentes.

Además, también es este sector el que proporcionalmente registra un mayor número de enfermedades, derivadas, en la mayoría de los casos, como consecuencia de unas condiciones de vida y de trabajo extremadamente duras. Barcos que no están preparados para largas campañas, sin comedores, sin cámaras frigoríficas para los víveres, sin aire acondicionado - imprescindible en la flota que faena en las costas africanas -, mínimo espacio en ranchos y camarotes cedido en favor de una mayor capacidad de carga, y carencia de instalaciones donde emplear el tiempo de descanso, son factores que unidos a otros como la dureza y peligrosidad del trabajo, sistema de salarios al porcentaje - lo que no deja de ser un descarado destajo -, carencia de contrato laboral, así como de vacaciones en la mayoría de los casos, sistema disciplinario y jerárquico de régimen de trabajo a bordo, etc., configuran una problemática social peculiar sin parangón en tierra.

Si el gran número de buques dedicados a faenar en aguas de otros países es el grave problema de la flota de altura - y también de gran altura -, resulta obvio que en tanto no se encuentren nuevos caladeros económicamente rentables, ni se consiga en las relaciones bilaterales y multilaterales, una cuota acorde con la dimensión de nuestra flota, parece ser que no se ve otra solución a aplicar que la reestructuración del sector pesquero. Para la Dirección General de Pesca (77), esta reestructuración consistiría en la reducción del número de barcos en la medida que cada subsector

precise. Para ello se estudiarían las posibilidades totales de captura y, en función de éstas, se determinaría el número idóneo de embarcaciones que hagan rentables las pesquerías. El resto de la flota habría de permanecer inactiva arbitrándose los fondos necesarios para hacer frente a las indemnizaciones por desguace.

Mientras tanto, aparte de las facilidades que dé la Comunidad Económica Europea para algunas especies y de cómo se desarrolle la situación en el banco sahariano, la flota de altura previsiblemente reducirá su esfuerzo de pesca en los caladeros situados en la zona comunitaria y en aguas de países vecinos como Portugal y Marruecos, naturalmente en base al desarrollo de los acuerdos pesqueros con dichos países (78).

VI.7. La flota de gran altura

Siguiendo con el criterio de clasificación según el tonelaje de las distintas flotas, se incluyen dentro de la pesca de gran altura a aquellas embarcaciones que sobrepasan las 250 TRB, ya que este tipo de pesca exige buques de gran tonelaje, amplio radio de acción y consecuentemente elevado grado de autonomía. Esta flota está integrada por congeladores, bacaladeros y factorías, operando prioritariamente los primeros en los caladeros del Golfo de Guinea (gamba), cono

sudafricano (merluza, langostino), Boston (pota, calamar) y Argentina, así como en mares libres, iniciándose recientemente expediciones sobre el Indico y Pacífico, si bien existen ostensibles reticencias por parte de los armadores a desplazarse a los caladeros del Pacífico Norte americano - según las facilidades dadas últimamente por USA a nuestro país -, ya que sólo llegar hasta aquellos caladeros supone para un buque, con base en Vigo, 80 días de ida y otros tantos de regreso.

La flota bacaladera faena habitualmente en la costa Este de Canadá, Groenlandia y Noruega, operando también en Islandia hasta la famosa guerra del bacalao. Los buques balleneros - a los que por sus especiales características nos referimos en epígrafe aparte - se les considera también como flota de gran altura aunque sus capturas las realicen normalmente frente a las costas de Finisterre, donde interceptan el paso de cachalotes y ballenas por esa zona.

Conviene señalar que la flota de gran altura española - integrada por buques modernos contruidos bajo la euforia crediticia que amparaba la Ley de Renovación de 1961 - no alcanza, sin embargo, el grado de desarrollo logrado por los soviéticos, japoneses o coreanos, que tienen sus bases en otros países alejados y operan sobre todo tipo de poblaciones de una determinada zona de pesca, procesando unas y convirtiendo otras en harina de pescado.

El Cuadro 6.11 nos muestra la evolución de la flota arrastrera congeladora española cuyo desarrollo ha sido ex-

599.-

CUADRO 6.11

EVOLUCION DE LA FLOTA ARRASTRERA CONGELADORA ESPAÑOLA

	1965	1970	1975	1979
Nº DE BUQUES	73	226	518	580
TRB				
- Total	45.044	133.365	223.280	247.325
- Media	617	590	431	426
POTENCIA				
- Total		283.394	556.142	639.273
- Media		1.254	1.074	1.102
TRIPULACION				
- Total		6.507	11.570	12.772
- Media		28,79	22,33	22,02
POTENCIA/TRB		2,12	2,49	2,58
TRB/TRIPULANTES		20,49	19,29	19,36
POTENCIA/TRIPULANTES		43,55	48,06	50,05

FUENTE: DGPM. Datos elaborados a partir de los Anuarios de Pesca.

traordinario, pasando desde 1965 - fecha en que ya comienzan a notarse los efectos de la Ley de Renovación de la Flota Pesquera - a 1979 de 73 buques a 580, lo que representa un incremento de 794 por 100. El TRB medio baja de 1970 a 1975 a consecuencia del desarrollo de la flota de porte

600.-

medio dedicada a pesquerías varias, principalmente cefalópodos y marisco. Por las mismas razones, la potencia media decrece ligeramente, así como la tripulación media que, no obstante, aumenta en términos absolutos. Los índices varían escasamente, por haber alcanzado ya a principios de los años setenta el impulso de la tecnología pesquera, permitiendo los intervalos de edades deducir que este sector de la flota es moderno ya que más de un 68 por 100 de los buques son inferiores a los diez años.

Aunque el número de unidades que componen la flota española de cerco congeladora (Cuadro 6.12) es visiblemente inferior al de la flota arrastrera congeladora, es sin embargo aquella la más moderna de todas ya que el 87 por 100 de sus barcos son inferiores a diez años. El número de buques de esta flota se ha multiplicado por 5,75 desde 1965 a 1979 y el TRB ha aumentado 3,7 veces durante el mismo período, lo que da una clara idea del incremento de tamaño alcanzado por estas unidades pesqueras. Su alto nivel tecnológico alcanzado se pone de manifiesto en la evolución del ratio TRB/Tripulantes, que se ha multiplicado por 2,1 desde 1970 a 1979, así como la Potencia/Tripulantes, que para igual intervalo se ha hecho 2,3 veces mayor.

El crecimiento de la flota congeladora ha situado a nuestro país en el segundo puesto de Europa y entre los cinco primeros del mundo (79), aunque ya en 1965 los expertos comenzaban a inquietarse ante el hecho insólito de que las capturas de pescado congelado empezaban a ser superiores a

601.-

CUADRO 6.12

EVOLUCION DE LA FLOTA ESPAÑOLA DE CERCO CONGELADORA

	1965	1970	1975	1979
Nº DE BUQUES	8	24	45	46
TRB				
- Total	1.743	8.810	30.968	37.045
- Media	218	367	688	805
POTENCIA				
- Total		21.211	82.386	101.951
- Media		884	1.831	2.216
TRIPULACION				
- Total		468	920	946
- Media		19,50	20,44	20,56
POTENCIA/TRB		2,40	2,49	2,75
TRB/TRIPULANTES . . .		18,82	33,66	39,15
POTENCIA/TRIPULANTES .		45,32	89,55	107,77

FUENTE: DGPM. Datos elaborados a partir de los Anuarios de Pesca.

la demanda real, descendiendo los precios a medida que los stocks aumentaban.

La situación no ha hecho sino agravarse en los últimos tiempos, puesto que la demanda nacional no ha crecido al

mismo ritmo que las capturas, y la demanda internacional no es accesible ni gusta de las especies - exceptuando la merluza - capturadas por los barcos españoles. Al mismo tiempo los responsables de la flota congeladora no se preocuparon de investigar el mercado potencial con que contaban antes de hacer las grandes inversiones en instalación y modernización de las técnicas y artes (80). Es evidente que la saturación del mercado por la merluza congelada y los problemas derivados de los cambios políticos en el cono sur africano - principalmente en Angola y Mozambique -, así como también la falta de acuerdos bilaterales con los países iberoamericanos para poder pescar en sus bancos, van evidentemente a establecer situaciones de crisis aguda en los años siguientes, cosa que actualmente es una realidad. Quizás la falta de variedad en las especies congeladas en un principio (81), así como la rigidez de demanda del pescado congelado en el mercado interior - provocada por la poca aceptación de este tipo de producto por el consumidor medio -, y la deficiente red de frío sobre todo en los últimos escalonos, suponen serios inconvenientes y una mayor problemática para el pleno desarrollo de este subsector.

Se suelen distinguir tres tipos de flotas dentro de la arrastrera congeladora: la flota dedicada al pescado blanco, la marisquera y la que captura cefalópodos. La flota congeladora merlucera que faena en aguas de Sudáfrica ha disminuido notablemente su índice de capturas tanto en términos cuantitativos como qualitativos, por lo que el incremento

de la estructura de costos y la limitación de los precios están inviabilizando la explotación racional encontrándose en el entorno del umbral de rentabilidad (82). En cuanto al futuro de esta flota, podemos decir que está a merced de la actitud que adopten las autoridades de Namibia una vez que dicho país haya alcanzado la independencia. La supervivencia de la flota marisquera va a depender de los acuerdos que se firmen con algunos países de Africa occidental y, por último, la flota de pesca de cefalópodos va a depender asimismo de la evolución de los acuerdos con USA para la pesca de la pota en los caladeros de Boston (83).

La flota arrastrera congeladora gallega contaba al 31 de diciembre de 1979 con 142 buques que desplazaban 88.116 TRB con una potencia de 208.381 HP (Cuadro 6.13). Estas cifras representan el 25 por 100 de los barcos y el 38 por 100 del tonelaje total de la flota arrastrera congeladora española, lo que evidencia la importancia de Galicia en este subsector.

Vigo es la principal base de estos buques, albergando el 78,8 por 100 de las unidades y el 78,5 por 100 del TRB de los arrastreros congeladores gallegos, seguido a gran distancia por los distritos de La Coruña y Marín con 19 y 11 barcos respectivamente, si bien la diferencia de tonelaje entre ambas flotas es notoria, pues mientras el buque medio de este último puerto no alcanza las 333 TRB, los de La Coruña sobrepasan las 800 TRB.

CUADRO 6.13
 FLOTA ARRASTRERA CONGELADORA GALLEGA

	Núm. barcos	Tonelaje	Potencia	Núm. tripulantes
Vigo	112	69.202	161.221	2.968
La Coruña	19	15.256	35.510	586
Marín	11	3.658	11.650	224
Galicia	142	88.116	208.381	3.778
% Galicia/España	25	38	34	31

FUENTE: DGPM. Datos elaborados a partir del Anuario de Pesca 1979.

La flota de cerco congeladora se dedica preferentemente a la captura de túnidos, no estando concentrada esta pesquería en barcos o caladeros fijos, sino que se desplaza a distintos mares creando cardúmenes o masas. La expansión de esta flota ha paliado en gran medida el déficit que existía de estas especies (84).

La flota gallega de cerco congeladora - según el Anuario de la Dirección General de Pesca - al 31 de diciembre de 1979, estaba formada por nueve unidades que desplazaban 3.252 TRB, con una potencia de 7.976 HP y tripulada por 107 hombres. Sin embargo estos datos no resultan nada fiables ya que, entre otros errores, figura el distrito de Cambados con cuatro embarcaciones, 36 TRB, 606 HP y 21 tripulantes, cifras todas ellas que, aparte de venirse arrastrando de

años anteriores, resultan totalmente inverosímiles.

La flota bacaladera - que viene atravesando una grave crisis desde hace varios años - es la más afectada por la nueva situación del Derecho del Mar y la reciente creación de la NAFO, organismo internacional que ha sustituido a la ICNAF. El descenso de los rendimientos de los bancos de ba calao debido a la sobreexplotación de los stocks, la absorción de las cuotas por los Estados litorales y la apropiación de éstos de los caladeros, han situado a esta flota en vías de desaparición. Se trata además de barcos antiguos, sólo aptos para esta pesquería por su configuración, inade cuados, por tanto, para una transformación que permitiese dedicarlos a otra actividad. Las sucesivas reducciones en los históricos bancos de Terranova - donde pescamos desde hace más de cuatro siglos - y la prevista expulsión de los caladeros noruegos, están dejando a esta flota con escasas posibilidades de faenar, sin que puedan concebir grandes es peranzas en la obtención de derechos en caladeros alternati vos (85), como podría ser un acuerdo con la Unión Soviética que facilitara la captura de dicha especie en el mar de Barents.

Para J.I.Salterain (86), la causa fundamental de la reducción de la flota bacaladera es indudablemente su falta de rentabilidad, cuyos factores originarios vienen determinados entre otros por:

a) Las fuertes inversiones que se requieren para la construcción de una unidad bacaladera, ya sea pareja o bou.

b) Los gastos de explotación, que día a día van en aumento, sin que exista la posibilidad de que con un incremento en las capturas y en los precios se puedan equilibrar. Lo primero por la restricción que hacen los países al asignar los cupos, y lo segundo porque la demanda de pescado salado va disminuyendo.

c) La dificultad de conseguir los créditos circulantes necesarios para financiar las campañas que son de por sí largas.

De los 119 barcos que figuran en el censo de esta flota y que tienen una media de 560 TRB y 1.127 HP, tripulados por menos de 27 hombres por buque, accedieron en los caladeros en 1979 tan sólo 46 unidades de explotación en la proporción de 35 parejas y 11 bous. Se hace necesario precisar que la flota bacaladera está constituida por parejas y bous, por lo que las cifras del Cuadro 6.14 pueden no resultar significativas, siendo más correcto - a efectos comparativos - considerar unidades de explotación en lugar de buques.

En términos censales, el número de barcos y su arqueo medio han variado muy poco entre 1965 y 1979, haciéndolo muy ligeramente los ratios tecnológicos. La vida media de esta flota - después de la ballenera - es de las más altas, con una proporción del 71 por 100 de buques que superan los diez años. Estas unidades han visto reducidas sus cuotas de captura a partir de 1976, a 2,5 veces menos en 1977 y a 4,2 veces menos en 1978 (87). Es de esperar que estas restricciones, por las razones antes señaladas, aumenten en un futuro

CUADRO 6.14
EVOLUCION DE LA FLOTA BACALADERA ESPAÑOLA

	1965	1970	1975	1979
Nº DE BUQUES	118	159	122	119
TRB				
- Total	63.932	68.370	69.133	66.709
- Media	542	430	567	560
POTENCIA				
- Total		149.942	137.030	134.145
- Media		943	1.223	1.127
TRIPULACION				
- Total		3.750	3.238	3.145 .
- Media		23,58	26,54	26,42
POTENCIA/TRB		2,19	1,98	2,01.
TRB/TRIPULANTES . .		18,23	21,35	21,21
POTENCIA/TRIPULANTES		39,98	42,31	42,65

FUENTE: DGPM. Datos elaborados a partir de los Anuarios de Pesca.

y consiguientemente el número de barcos de esta flota se vea reducido.

Galicia conjuntamente con Guipúzcoa (Pasajes) fueron desde siempre las regiones pioneras en la pesca del bacalao y especies afines en los bancos de pesca de Groenlandia, Labra

dor y Nueva Escocia (88). Esta expansión se inició en la década de los años cuarenta, y actualmente también se desarrolló en los caladeros noruegos, regularizándose su presencia a partir de los años setenta. De los 26 bous y 145 parejas, que bajo pabellón español trabajaron en la campaña de 1968, el 50 por 100 de los bous y el 25 por 100 de las parejas lo hicieron desde bases radicadas en Galicia: El Ferrol (Pysbe), La Coruña (Pebsa) y Vigo (89). Diez años más tarde, la flota bacaladera gallega se componía de 57 buques que desplazaban 33.363 TRB con una potencia de 69.605 HP y tripulada por 1.574 hombres, lo que la convertía en la más importante de España. Vigo, con 32 unidades y 13.665 TRB y La Coruña con 25 buques que desplazan 19.698 TRB, son en la actualidad los dos únicos puertos gallegos base de esta flota. Si se analizan las dimensiones medias de las embarcaciones, se observa como las unidades bacaladeras coruñesas presentan unos índices superiores al resto de la flota bacaladera nacional - incluyendo la de Vigo -, ya que suponen un tamaño medio de 788 TRB, 1.485 HP y 34 tripulantes por embarcación, mientras que la media de los buques vigueses es de 427 TRB, 1.014 HP y 22 tripulantes.

En cuanto a la flota de buques factoría, se incluyen en este grupo los buques factoría harineros - que transforman en harina y aceite las capturas que realizan - y los buques factoría dedicados a la industrialización de las capturas que les proporcionan embarcaciones auxiliares.

Los buques factoría harineros en actividad son auténticas factorías, pero con la limitación que su nombre indica, pues sólo pueden transformar las capturas en harina y aceite, no disponiendo de otros dispositivos de aprovechamiento para otras industrializaciones. Estos buques capturan todas las especies, porque lanzado el aparejo - especialmente en las capturas de fondo - nadie puede elegir lo que ha de entrar en la red, pudiendo perjudicar por ello los stocks de los caladeros. De hecho estos barcos están automatizados y son polivalentes, es decir, que pueden pescar con cerco de superficie y con arrastre de fondo - pelágico y semipelágico - para capturar las especies no comerciales y proceder posteriormente a su elaboración.

Los buques factoría no pesqueros - integrantes también de este flota - prestan un servicio inapreciable a las embarcaciones auxiliares que faenan en sus inmediaciones y que, por lo general, no disponen de medios de industrialización y congelación de sus capturas (90).

La flota de buques factoría comenzó su actividad en 1963 con la puesta en servicio del Galicia, embarcación de 10.551 TRB construida mediante la transformación de un viejo trasatlántico dotado en 1923. En 1978 esta flota, ubicada en Galicia, contaba con diez unidades que desplazaban 4.985 TRB, siendo su potencia de 20.826 HP y estaba tripulada por 384 hombres, si bien estos datos no resultan fiables por razones análogas a las ya expuestas anteriormente.

Por término medio la dotación que lleva un buque de

gran altura suele oscilar entre los 25 y 35 tripulantes encuadrados de la siguiente forma: 1 capitán de pesca, 1 patrón de pesca, 1 patrón de costa, 1 timonel (marinero especializado en llevar el timón), 1 radio, 1 jefe de máquinas (maquinista naval jefe o mecánico naval mayor), 1 segundo de máquinas, 1 caldereta (jefe de engrasadores), 2-3 engrasadores, 1 contraмаestre, 12-16 marineros, 1 cocinero (cho), un marmitón y un camarero, además del personal especializado en las distintas tareas que pueda requerir el buen funcionamiento del buque, como electricistas, fontaneros, carpinteros, rederos, frigoristas, etc.

Según el Nomenclator Nacional de Empleos y Ocupaciones (91), en la pesca marítima en buques congeladores y bacaladeros, el capitán "es el que, en posesión de este título, ejerce el mando del buque dedicado a la pesca del bacalao, o del buque congelador pesquero dedicado a cualquier clase de pesca, sin limitación del tonelaje ni distancia a la costa".

El maquinista naval jefe "es el que, en posesión de este título, desempeña el cargo de jefe de máquinas en cualquier clase de buques de pesca, sin limitación de tonelaje ni distancia a la costa. También podrá enrolarse como oficial de máquinas en sus diferentes categorías, sin limitación de potencia". El mecánico naval mayor desempeña asimismo las funciones del anterior, pero en embarcaciones cuya potencia efectiva no sobrepase los 2.000 HP.

El calderetero "es el que bajo las órdenes de los maquinistas o mecánicos navales, ejerce en el departamento de má

quinas análogas funciones a las que respecto a la sección de cubierta se atribuyen al contramaestre".

El engrasador "es el que efectúa las faenas de engrase de máquinas o motores del buque y las demás operaciones, complementarias o auxiliares, que le ordenen sus superiores del departamento de máquinas".

Por último, el marmitón, que viene a ser el pinche de cocina, "tiene por misión el fregado y lavado de la batería, placas, utensilios y demás menaje propio de aquella, contribuyendo además a la limpieza general de la cocina y el buen orden del menaje que le está encomendado. Será también su cometido lavar verduras, limpiezas del pescado, etc. y cualquier otro servicio que se le encomiende, poniendo singular empeño en el perfeccionamiento de su educación profesional".

La vida a bordo de estos buques suele estar presidida por unas condiciones de trabajo muy duras, lo que da lugar a un enorme desgaste físico - y también psíquico - de los trabajadores, provocando trastornos profundos en su salud a medida que van avanzando en edad. El marinero, durante su vida activa, se pasa largas temporadas - de seis meses a un año - fuera de su hogar y separado de su familia, lo que hace que se produzcan muchas crisis nerviosas a lo largo de todo ese tiempo. Además tiene que vivir en un barco, es decir, en un espacio muy reducido, con unas condiciones de habitabilidad muy deficientes, trabajando domingos y festivos, día y noche, con sol y con lluvia, con temporal y con nieve . . .

No existe jornada laboral en este tipo de barcos y si hay pescado en el parque no se puede descansar, trabajando seguido hasta treinta y cinco y cuarenta horas. Para que los marineros aguanten este ritmo de trabajo, cada tres o cuatro horas se distribuye un café con coñac y algún producto extraño que hace que la gente se recupere rápidamente y siga trabajando. En los buques bacaladeros que faenan en aguas de Canadá y Noruega teniendo que soportar muchas veces temperaturas de hasta -20°C , las condiciones de trabajo son todavía mucho más duras.

La parte fundamental del salario en la flota congeladora la compone la prima de pesca que suele variar según el tonelaje del buque - y según la casa armadora - entre un 0,45 por 100 y un 0,50 por 100. Al no ser subastado el pescado y proceder los armadores directamente a la venta, es imposible para los marineros controlar el precio real del mismo, lo que trae como consecuencia el que, al ser la prima de pesca la parte esencial del salario, éste pueda ser fijado por los armadores (92), aunque en la actualidad se suele contratar mediante convenios colectivos paliando así en parte estos inconvenientes.

La mayoría de la tripulación en la flota de gran altura está constituida por marineros jóvenes y el compañerismo entre ellos suele ser bastante bueno, aunque no tanto como en la flota de altura donde la gente se lleva mucho mejor, quizá porque el tiempo que se pasa en la mar es bastante más corto.

Una encuesta publicada en la revista Hombres del Mar (93), realizada sobre unos colectivos de 561 marineros jóvenes (entre 17 y 25 años de edad) y 520 marineros viejos (entre 45 y 65 años), con el fin de analizar la posible diferencia de mentalidad que pudiera existir entre ambas generaciones sobre temas tales como la homosexualidad, divorcio, política, etc., arrojaba los siguientes resultados:

Partidario del divorcio

	<u>Jóvenes</u>	<u>Viejos</u>
SI	56 %	31 %
NO	43 %	66 %
NS/NC . . .	1 %	3 %

Tolera la homosexualidad

	<u>Jóvenes</u>	<u>Viejos</u>
SI	24 %	11 %
NO	67 %	86 %
NS/NC . . .	9 %	3 %

Interés por la política

	<u>Jóvenes</u>	<u>Viejos</u>
SI	32 %	14 %
NO	61 %	66 %
NS/NC . . .	7 %	20 %

Partidario de las relaciones
sexuales fuera del matrimonio

	<u>Jóvenes</u>	<u>Viejos</u>
SI	42 %	33 %
NO	51 %	64 %
NS/NC . . .	7 %	3 %

Considera excesivas las
distancias sociales a bordo

	<u>Jóvenes</u>	<u>Viejos</u>
SI	42 %	36 %
NO	52 %	54 %
NS/NC . . .	6 %	10 %

A juzgar por los datos obtenidos en esta encuesta, los marineros jóvenes (56 %) son más partidarios del divorcio que los viejos (31 %), aunque ambos están en contra de las relaciones sexuales fuera del matrimonio y no toleran mayoritariamente la homosexualidad, sobre todo estos últimos (86 %). El desinterés por la política es evidente en un alto porcentaje, que se eleva para los viejos a un 66 %. Por último, consideran que no son excesivas las distancias sociales a bordo un 52 por 100 de los jóvenes y un 54 por 100 de los marineros viejos entrevistados.

En los bacaladeros - lo mismo que en otras unidades de la flota de gran altura - el comedor del buque constituye el centro de reunión del personal embarcado. A comer se concentran alrededor de 25 personas y ello contribuye a que la vida a bordo se haga más sociable, puesto que entre tanta gente se pueden elegir los compañeros más afines a la forma de ser de cada cual.

A medida que transcurre el tiempo en que uno se encuentra embarcado, el marinero va pasando por diversas facetas en sucesivas etapas. Al principio hay novatadas y se gastan bromas. A partir del tercer mes de mar, la tripulación acusa ya los efectos de vivir - y convivir - cotidianamente en un espacio flotante tan reducido y las bromas empiezan a ser pesadas, derivando frecuentemente en broncas y peleas. La gente comienza a ponerse alterada y en tensión, proliferan de los insultos: "Cala ti que eras mais vago que Dios", y "Menos lengua no comedor e mais manso no trabalho", son frases habituales en los labios de los marineros pasados esos meses de convivencia a bordo.

También existe la mentira. Todo el mundo dice proceder de familia rica, pero que por circunstancias calamitosas de la vida han venido a menos. Sin embargo, cuando finaliza la campaña y una vez los marineros en tierra, las personas se vuelven a unir y los buenos recuerdos también. Es como si todo lo pasado en los días de mar hubiera sido una enorme pesadilla.

En cualquier barco, lo que peor sienta es levantarse

por las mañanas. El primero en hacerlo es el cocinero. Un ronquido o un exabrupto es todo lo que se dice por buenos días mientras se toma el café. A continuación cada tripulante, sin mediar palabra, se dirige a ocupar su lugar de trabajo. Este silencio se va rompiendo paulatinamente a medida que las faenas habituales de la jornada se van desarrollando.

No suele haber robos a bordo de los buques, y si los hay son efectuados generalmente por personas ajenas a la tripulación. Es más, incluso los propios marineros suelen prestarse dinero unos a otros cuando van a tierra.

En casi todos los barcos - excepto en bajura - se organizan, durante el poco tiempo libre de que se dispone, partidas de cartas. El juego más frecuente es el de la brisca a 6, aunque los más viciosos - que juegan cartones de tabaco pero no dinero - prefieren el subastado. También se juega al tute y otros juegos de naipes populares, si bien el poker no tiene aceptación ya que el marinero es ante todo un hombre ahorrador que sabe, posiblemente más que nadie, el esfuerzo que cuesta ganarse una peseta.

Con relación a otros tipos de flota, es precisamente en gran altura donde se consume mayor cantidad de bebidas alcohólicas. El coñac es la que goza de más aceptación. Cuando este licor se agota y no hay posibilidad de comprarlo, entonces se recurre al whisky. El chocolate, la maría y de más tipos de porros y canutos, apenas cuentan con escasos - por no decir nulos - adictos entre la población marinera

y aunque en la farmacia del barco se pueden robar variados tipos de droga, esta práctica no es usual entre la tripulación.

El entrepot es el derecho que tiene el marinero a proporcionarse tabaco, whisky, perfumes y otra serie de artículos, sin pagar impuestos. A pesar de ello es práctica frecuente entre las tripulaciones de la flota de gran altura - desde el capitán hasta el marmitón - realizar contrabando de productos tales como radiocassetes, relojes, cámaras fotográficas, etc., además de los ya citados tabaco, whisky y perfumes, que por su poco tamaño y elevado valor encuentran fácil demanda al llegar a puerto. Se puede decir que los beneficios obtenidos con el contrabando constituyen el segundo sueldo del marinero (94).

La flota de gran altura - y también la de altura -, es decir, la que faena en caladeros internacionales, presenta básicamente dos tipos de problemas. Uno, derivado de aspectos de carácter internacional, producto de la restricción de faenar de forma libre en los bancos y caladeros sobre los que existe soberanía, y otro, derivado del propio proceso de crisis sectorial. Estos dos apartados confluyen en un determinado tiempo, incidiendo de forma negativa en la explotación de las unidades productivas, llegándose a afirmar que actualmente estamos ante una fuerte crisis pesquera. Esta crisis viene delimitada por un descenso de rendimientos técnicos, incrementos de los costes, negativas expectativas empresariales, expulsión y limitación de los ca

laderos en aguas internacionales, etc.

En cuanto al primer apartado, podemos subrayar que la Administración dictó - como medidas para salvar las unidades pesqueras en aguas internacionales - el R.D.2517/1976, de 8 de octubre, sobre empresas pesqueras conjuntas; la D.M. de 1 de agosto de 1977 sobre desarrollo del R.D. anterior, y el R.D. 2839/1977, de 28 de octubre por el que se revisa el art. 3º del R.D. 2517/76. Como consecuencia de esta legislación y posibilidades, en España existen en la actualidad 70 empresas mixtas, de las que 25 son con Argentina y 20 con Marruecos, siendo solamente 10 las acogidas al R.D. 2517/76 (95).

Por lo que se refiere al segundo apartado, se impone la necesidad de solucionar la crisis con medidas enérgicas que aborden los problemas estructurales y laborales del sector, procediendo a una reestructuración del mismo y dotando a la Administración pesquera del rango y medios necesarios para llevar a cabo una política coherente de integración del sector. En este sentido, Alonso Ucha (96) opina que son precisas tomar, entre otras, las siguientes medidas:

a) Paralización inmediata de las primas de desguace de buques mientras no se tenga información científica sobre el comportamiento de las especies en los caladeros donde faenan, esfuerzo pesquero a que están sometidos estos caladeros y rendimiento máximo sostenible de los mismos que permita elaborar una política que, teniendo en cuenta los criterios sociales, vaya hacia la racionalización de las capturas.

b) Definición de los objetivos en la negociación con países extranjeros orientados hacia el pleno mantenimiento de la actividad de la flota, utilizando partidas políticas a máximo nivel globalizando las relaciones pesqueras dentro de las relaciones comerciales y utilizando nuestro déficit comercial de productos pesqueros para obtener contraprestaciones en forma de cuotas de pesca.

c) Estudiar las posibilidades en otros caladeros y áreas de pesca (Australia, Nueva Zelanda, Chile y California, entre otros).

d) Modificar la actual normativa legal de creación de empresas conjuntas en el sentido de mantener el nivel de empleo y la defensa de las garantías asistenciales y jurídicas en cuanto a la relación laboral de los trabajadores de estas empresas. Tal como está legislado actualmente, la creación de dichas empresas deja a los trabajadores sin medios eficaces de defensa de sus derechos laborales y los 4.500 puestos de trabajo en estos buques se perderán a corto plazo.

e) Jubilación voluntaria a los 55 años, satisfaciendo así una de las reivindicaciones más justas de los trabajadores de la mar, equiparándolos en este sentido a los de los países europeos. Además con esta medida se conseguirían crear nuevos puestos de trabajo.

f) Extensión del derecho a la percepción de las prestaciones del seguro de desempleo a todos los trabajadores del sector. Actualmente, y de acuerdo con lo establecido por el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores

del Mar, sólo tienen derecho a estas prestaciones los trabajadores enrolados en barcos que teniendo más de 150 TRB el sistema de remuneración no sea a la parte. Esto quiere decir que más del 60 por 100 de los marineros no tienen derecho a estas prestaciones.

Para la Comisión de Estudios Galegos(97), los ejes centrales de un nuevo marco capaz de garantizar la ejecución de una nueva política pesquera serían en primer lugar, la distribución y utilización del mar que tendría que ser decidida democráticamente por los sectores sociales más directamente afectados por la crisis. Solamente de este modo se puede garantizar la racional explotación de los recursos, la aplicación de la ciencia y el desarrollo de la investigación pesquera ajustada a los problemas reales, a la conservación de las áreas de captura, etc. Por otra parte, tan sólo la agrupación de las partes interesadas e integrantes de la explotación directa en instituciones verdaderamente representativas, puede ejercer un poder efectivo en la defensa de los intereses sectoriales frente a los intereses de las redes de comercialización y venta, entre otros. Esto supone, para el caso de Galicia, que la estructura democrática interna del sector se complementa con su autonomía en la determinación de la política pesquera.

En segundo lugar, cara a potenciar la utilización industrial de los productos pesqueros, para elaborar en la propia Galicia productos derivados y suministros para la pesca, sería interesante la intervención de la Empresa Pública Galle-

ga como potenciadora de actividades industriales complementarias en un tipo de explotación pesquera que por otra parte tiene notables rasgos de explotación comunitaria.

En tercer lugar, cubrir las necesidades internas del propio sector, como pueden ser la renovación de la flota, el establecimiento de viveros comunitarios, etc., requiere una financiación pública especial y el establecimiento de una línea de crédito pesquero que permita las inversiones necesarias. Otros aspectos, como el cuidado del mar frente a las amenazas de contaminación, la regulación laboral pesquera, etc., exigen conjuntamente el establecimiento de un Departamento de Pesca dentro de la Administración Autónoma gallega que actúe con verdadera eficacia.

En último lugar, dentro de las modificaciones legislativas a realizar en el conjunto de los inevitables cambios que requiere el sector pesquero, está la sustitución de la Jurisdicción Militar por la Jurisdicción Civil.

VI.8. La flota ballenera

Por lo que respecta a la industria ballenera, hemos de señalar que tan sólo la empresa gallega IBSA, propiedad de la familia Massó, es la única en toda España que dispone de flota y factorías en la costa dedicadas a la captura y elaboración de cetáceos. Estas últimas se encuentran situadas

en Balea, Cangas de Morrazo (Pontevedra); Caneliñas, en la entrada a la ría de Corcubión y Morás, Jove (Lugo), si bien esta última dejó de producir a partir de 1977. La factoría de Caneliñas es la que demuestra mayor actividad, siendo utilizada la de Cangas cuando las ballenas son capturadas más al sur de Cabo Finisterre. La caza de estos animales tiene lugar alrededor de las cien millas de la costa y la temporada dura normalmente de mayo a diciembre cuando las ballenas migran de norte a sur y viceversa, capturando los barcos de dos a tres unidades diarias cuando se encuentran en faena.

La flota ballenera se compone de cinco buques: el Lobeiro, el Carrumeiro y los Ibsa I, II y III que sustituyeron al Caneliñas, Temerario y Cabo Morás hoy fuera de servicio. El Lobeiro es un barco construido en 1930 que desplaza 299 TRB con una potencia de 843 HP. El Carrumeiro fue construido dos años más tarde con un arqueo de 288 TRB y 1.000 HP de potencia. Ambas embarcaciones son de propulsión a vapor y su tripulación la componen de 14 a 15 hombres. Los buques de la serie Ibsa - de los que ahora sólo queda a flote el Ibsa III - fueron comprados hace cuatro años en Noruega a una empresa de desguace. También fueron construidos en los años treinta y llevan unos motores especiales de baja revolución para que al acercarse a los cetáceos, éstos no se espanten.

El Ibsa I e Ibsa II - valorados cada uno de ellos en unos treinta millones de pesetas - fueron hundidos en 1980

por misteriosas explosiones submarinas ocurridas en el puerto de Marín. En un principio se especuló con la posibilidad de que los autores de este sabotaje fueran los ecologistas del Green Peace, pero éstos han desmentido rotundamente cualquier relación con el hecho. Las circunstancias en las que se produjeron las dos explosiones que hundieron los balleneros, según se comentaba en Marín días después de lo ocurrido, fueron muy peculiares. Un día antes de que esta flota se hiciera a la mar para iniciar la temporada de caza, los dos buques siniestrados se encontraban atracados a no más de trescientos metros del destructor Liniers, atracado, a su vez, en la dársena de la Escuela Naval Militar, que linda con el puerto pesquero. La operación de colocar las minas magnéticas en los cascos de ambos buques parece extremadamente arriesgada en la proximidad de aquella instalación militar. Sin embargo, el buceador que investigó el hundimiento afirmó que las explosiones fueron provocadas por minas magnéticas, colocadas respectivamente en los costados de babor y de estribor de los buques bajo su línea de flotación.

Conocido es el hecho de que la caza de ballenas tuvo gran importancia económica para muchos países desde hace siglos - en España ya se hacía mención a esta industria en las Cédulas Reales del año 1.200 - pero esta actividad, realizada durante cientos de años sin control, llevó a las poblaciones de las diversas especies de cetáceos a una situación actual sumamente crítica. Los datos de la International Whaling Statistics muestran claramente que la paralización de

las capturas debe ser inmediata pues para muchas especies un año o dos de demora puede ser demasiado tarde.

Desde 1972 se viene pidiendo por diversos organismos internacionales e incluso por una mayoría de países integrantes de la Comisión Ballenera Internacional (I.W.C.), una moratoria en la caza de cetáceos que permita una recuperación en las poblaciones, así como un mejor estudio de su situación actual, para que en un futuro puedan ser aprovechados racionalmente por tiempo indefinido en beneficio de toda la humanidad. Desgraciadamente los intereses económicos de unos pocos países, especialmente la URSS y Japón, procuraron que hasta hoy se impidiera o paralizara la caza de cetáceos en todos los océanos del mundo.

Cuando la caza de ballenas pasó de artesanal a industrial se incorporaron diversos adelantos técnicos para la localización y captura de estos animales, desde el conocido cañón lanza-arpones con cabeza explosiva hasta el empleo de radar, sonar, aviones y helicópteros, gracias a los cuales las capturas y los beneficios aumentaron grandemente, aunque esta sofisticada persecución llevó lógicamente en pocos años a una caída vertiginosa de la producción que llega a nuestros días. Ante esta situación, son varios los países que dejan de cazar, como USA, Gran Bretaña, Francia, Holanda, Australia, etc. No obstante existen otros países cazadores que, sin visión de futuro, tratan de apurar al máximo las posibilidades de la industria ballenera que al necesitar unos desembolsos económicos iniciales, deben rendir el máximo de

beneficios antes de su abandono, lo que hace que la acción depredadora sea excesiva, como ocurre, por ejemplo con Japón, país que al ser presionado internacionalmente recurre a otros intermediarios, entre los que se encuentra España.

Como ejemplo de la superexplotación a que son sometidos los cetáceos citaremos el caso del rorcual azul. En 1939 había unos 350.000 individuos de dicha especie, calculándose entre 1.000 y mil quinientos ejemplares los existentes en la actualidad, cifra demasiado exigua si consideramos que los grupos familiares están dispersos por miles de millas, lo cual hace que la recuperación de estas poblaciones sea lentísima. Debe indicarse, asimismo, que a pesar de estar protegida esta especie sigue siendo cazada de forma pirata por algunos buques, como por ejemplo el famoso Sierra que hasta hace poco tiempo tenía su base en puertos canarios. Según algún autor, también la flota ballenera gallega se permite capturar cuanto se le pone a tiro, incluyendo la especie citada, o la yubarta, ambas sumamente amenazadas (98).

Como ya hemos señalado, Galicia es la única región española donde se capturan cetáceos. Hasta 1979 se cazó de forma indiscriminada y sin control alguno, puesto que no pertenecíamos a la IWC. Nuestro ingreso en la Comisión Ballenera Internacional se produjo en julio de ese mismo año, cuando Japón se vio obligado a cerrar legalmente sus fronteras a los productos balleneros procedentes de países no miembros de dicha organización y de los que España era uno de los principales proveedores con el 50 por 100 de su producción.

Sin embargo, y a pesar de que ahora ya somos miembros de esa comisión, se sigue sin respetar la legislación en diversos aspectos, por ejemplo cazando cada barco más de un ejemplar por día, no respetando las estaciones de caza, tallas mínimas, especies protegidas ni cuotas establecidas. Por otra parte, las actividades de la flota ballenera de IBSA están rodeadas del mayor secreto y los responsables de dicha empresa y de la Administración pesquera española, no han facilitado hasta el presente más que informaciones esporádicas muy parciales, inverificables en muchas ocasiones por la Oficina Internacional de Estadísticas Balleneras (IWS) de Sandefjord (Noruega).

El Cuadro 6.15 muestra la evolución de las capturas de cetáceos efectuadas durante los últimos años por la empresa Industria Ballenera, S.A. Estos datos los ha suministrado la propia empresa y las autoridades pesqueras de nuestro país los consideran como válidos a pesar de que nunca fueron controlados.

La primera actuación de la delegación española en la Comisión Ballenera Internacional fue la de impugnar la cuota de 143 ballenas que el subcomité científico de la IWC asignó a nuestro país para la temporada de 1980. Esta cuota había sido calculada haciendo la media del número de ballenas que IBSA cazó en los últimos diez años.

La impugnación española causó una ola de protestas en todo el mundo. A los norteamericanos tampoco les gustó que la Administración de nuestro país vetara la cuota de la Co-

CUADRO 6.15

EVOLUCION DE LAS CAPTURAS DE CETACEOS EN ESPAÑA (1971-1979)

Año	Cacha- lotes	Rorcual común	Total	Factorías	Buques	Producción de aceite en barriles
1.971	243	88	361	3	3	8.980
1.972	181	90	271	3	3	7.220
1.973	178	73	251	3	3	6.480
1.974	167	57	224	3	3	5.620
1.975	231	220	451	3	3	8.775
1.976	120	290	410	3	3	10.455
1.977	78	164	242	2	2	6.292
1.978	180	402	582	2	5	14.259
1.979	81	474	555	2	5	-

misión, y amenazaron al Gobierno español con aplicarles su Ley de Pesca, según la cual los países que no se sometan a las decisiones de la IWC serán privados del 50 por 100 de las licencias de pesca en aguas territoriales estadounidenses y, en caso de reincidencia, se les negará totalmente la entrada a sus caladeros para capturar cualquier tipo de peces.

La Administración española realizó intensas gestiones para que en la 32 sesión anual de la IWC celebrada en julio de 1980 en Brighton (Inglaterra), IBSA obtuviera una cuota de captura más alta (99) consiguiendo que dicho cupo

se aumentara hasta 220 cetáceos. Por otro lado, la Comisión Ballenera Internacional rechazó - con ayuda del voto español - una moratoria para detener la captura de estos animales en peligro de extinción.

La moratoria, que se refería sólo a la caza a gran escala de las ballenas, fue aprobada por trece países, nueve votaron en contra y dos se abstuvieron. Votaron a favor: Argentina, Australia, Dinamarca, Francia, Gran Bretaña, Holanda, México, Nueva Zelanda, Omán, Seychelles, Suecia, Suiza y USA. En contra se manifestaron - además de España - Canadá, Corea del Sur, Chile, Islandia, Japón, Perú, República Sudafricana y la URSS. Brasil y Noruega se abstuvieron.

Como el reglamento de la Comisión exige que las decisiones se aprueben por mayoría de tres cuartos, la moratoria fue rechazada. Sin embargo, ha sorprendido el voto negativo de Sudáfrica y de Canadá - países que no poseen flota para la caza de ballenas - y la abstención de Brasil, que en las reuniones preparatorias se había manifestado a favor de la misma. Una propuesta sueca para aplazar su aplicación hasta dentro de dos años fue también rechazada por el mismo número de votos.

La moratoria fue presentada - por tercera vez consecutiva - por Estados Unidos, que de nuevo fue derrotado por un grupo de países encabezados por Japón y la Unión Soviética - principales cazadores mundiales de ballenas - y otros que todavía mantienen una flota pesquera dedicada a la captura de estos mamíferos.

La 32 reunión anual de Brighton, se inauguró en esa localidad costera inglesa en medio de manifestaciones ecologistas y de contramanifestaciones organizadas por los japoneses, país que actualmente cuenta con el mayor número de barcos balleneros y capturas realizadas. Los grupos conservacionistas han denunciado que si no se detiene inmediatamente la caza de las ballenas, este animal estará extinguido totalmente de aquí a diez años (100). Como se recordará, en nuestro país también numerosos ecologistas protestaron por la captura de estos cetáceos por parte de pesqueros españoles. Incluso la organización ecologista internacional Green Peace llegó a interferir con su barco Rainbow Warrior - que luego sería apresado y conducido a El Ferrol - las labores de los balleneros de la empresa IBSA.

Las razones que mantienen ésta y otras organizaciones ecologistas en contra de la caza de las ballenas en las costas españolas, se podrían sintetizar en los siguientes argumentos:

a) Los grandes cetáceos, especies migratorias marinas, no pertenecen a las empresas que poseen la tecnología necesaria para explotarlos o destruirlos, sino que forman parte de la herencia común de la humanidad.

b) Una mayoría de países son partidarios de una moratoria que detenga las capturas.

c) Desde que España ha ingresado en la Comisión Ballenera Internacional, la delegación española ha desempeñado un papel completamente negativo, pronunciándose en contra de

cualquier idea de protección a los cetáceos dada por la Comisión.

d) España ha impugnado la primera cuota que había obtenido para el rorcual común, siendo el primer país que se atrevió a vetar un cupo dado por la IWC desde que en 1973 lo hubiese hecho la Unión Soviética.

e) España no ha dado ningún tipo de información científica a la Comisión Ballenera ni a su comité científico, sobre las capturas o poblaciones de las ballenas que caza.

f) Las cuotas para el Atlántico norte están establecidas sin una verdadera investigación con calidad científica.

g) Por último, desde su creación en 1948, la empresa Industria Ballenera, S.A. ha actuado sin ningún control a nivel nacional e internacional, sobreexplotando durante varios años los stocks de rorcual común por barcos factoría piratas que enarbolaban banderas de conveniencia, como el Sierra, el Ionna, el Astrid y tal vez el Cabo Fisher, y que el Gobierno español ha protegido dándoles asilo en las Canarias y Huelva.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

1. J. Zamora Terres y J. López Boza
"La larga marcha de los trabajadores del mar"
Ed. Zero. Madrid, 1975.
2. Fernando González Laxe
"Rasgos estructurales básicos del sector pesquero en Galicia"
en Información Comercial Española Núm. 546 - Febrero 1979.
3. GAUR, S.C.I.
"La pesca de superficie en Guipúzcoa y Vizcaya"
Caja Laboral Popular, COPESCA. Bilbao, 1970.
4. Juan Carlos León Brazquez
"La pesca en su peor momento"
en 5 Días de 21,22 de noviembre 1979.
5. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación
"La agricultura y la pesca españolas en 1980"
Secretaría General Técnica. Madrid, 1982.
6. José Luis García-Tapia y José Ignacio Pérez García
"La estructura económica del sector pesquero"
en Información Comercial Española Núm. 546 - Febrero 1979.

7. Fernando González Laxe
"Rasgos estructurales básicos del sector pesquero en Galicia", op. cit.
8. Confederación Española de Cajas de Ahorro
"Situación actual y perspectivas de desarrollo en Galicia"
Madrid, 1975.
9. Fernando González Laxe
"Rasgos estructurales básicos del sector pesquero en Galicia", op. cit.
10. Confederación Española de Cajas de Ahorro
"Situación actual y perspectivas de desarrollo en Galicia", op. cit.
11. BANCO DE CREDITO E INVERSIONES
"El desarrollo de Galicia"
Madrid, 1978.
12. Modesto Iglesias Seco
"Problemas socioeconómicos de la pesca en Galicia"
Texto mecanografiado. Madrid, septiembre 1980.
13. MOPU. Dirección General de Ordenación y Acción Territorial
"Informe Preliminar: Situación Actual y Diagnóstico"
Plan Director Territorial de Coordinación de Galicia
Santiago de Compostela, 1978.

14. Confederación Española de Cajas de Ahorro
"Situación actual y perspectivas de desarrollo en Galicia", op. cit.
15. Javier Sánchez Erauskin
"Los pescadores"
en Cuadernos para el Diálogo de julio 1973.
16. Comisión de Estudos Galegos
"Plataforma pola industrialización de Galicia: Unha alternativa democrática pra economía galega"
Akai Editor. Madrid, 1977.
17. Alfredo Iglesias Suárez
"Problemática del sector pesquero en Galicia"
Club de Dirigentes de Empresa de la Cámara de Comercio de La Coruña. La Coruña, 1977.
18. Roberto Alonso Ucha
"La situación laboral de los trabajadores del mar"
en Información Comercial Española Núm. 546 - Febrero 1979.
19. Fernando González Laxe
"Rasgos estructurales básicos del sector pesquero en Galicia", op. cit.

20. Albino Prada y Abel López
"A outra economía galega"
Artes Gráficas Clave. La Coruña, 1979.
21. Xavier Navaza
"Galicia: La guerra de la pesca"
en La Calle Núm. 63 de 5-11 de junio 1979.
22. "La Voz de Galicia" de 30 de junio 1981, pg.52
23. M. Pilar de Aguirre
"Gufa del Mariscador"
Plan Marisquero de Galicia. 1973.
24. Antonio Figueras
"Explotación de los recursos marinos renovables de la
zona costera de Galicia"
en Estudio y Explotación del Mar en Galicia
Secretariado de Publicaciones de la Universidad de
Santiago de Compostela. 1979.
25. Ricardo Arnáiz y Alberto de Coo
"Artes de marisqueo usadas en la ría de Arosa"
Plan de Explotación Marisquero de Galicia
Santiago de Compostela, 1977.

26. Xulio X. Pardellas
"O Marisqueo"
Escola Aberta. Pontevedra, 1978.
27. Antonio Figueras
"Explotación de los recursos marinos renovables de la
zona costera de Galicia", op. cit.
28. Fernando González Laxe
"Rasgos estructurales básicos del sector pesquero en
Galicia", op. cit.
29. Manuel González Vidal
"El conflicto en el sector marisquero de Galicia"
Akai Editor. Madrid, 1980.
30. Arturo Romaní
"La pesca de bajura en Galicia"
Edición do Castro. Sada-La Coruña, 1981.
31. Manuel González Vidal
"El conflicto en el sector marisquero de Galicia", op. cit.
32. Antonio Figueras
"Explotación de los recursos marinos renovables de la
zona costera de Galicia", op. cit.

33. Arturo Romaní
"La pesca de bajura en Galicia", op. cit.
34. Arturo Romaní
"La pesca de bajura en Galicia", op. cit.
35. Antonio Figueras
"Explotación de los recursos marinos renovables de la zona costera de Galicia", op. cit.
36. Manuel González Vidal
"El conflicto en el sector marisquero de Galicia", op. cit.
37. Manuel González Vidal
"El conflicto en el sector marisquero de Galicia", op. cit.
38. Arturo Romaní
"La pesca de bajura en Galicia", op. cit.
39. Xulio X. Pardellas
"O Marisqueo", op. cit.
40. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación
"Pesca Marítima. Recopilación de Normas"
Secretaría General Técnica. Madrid, 1981.

41. Uxío Labarta
"Galicia mariñeira: Historia económica e científica"
en Estudio y Explotación del Mar en Galicia, op. cit.
42. Comisión de Estudos Galegos
"Plataforma pola industrialización de Galicia: Unha
alternativa democrática pra economía galega", op. cit.
43. Manuel González Vidal
"El conflicto en el sector marisquero de Galicia", op. cit.
44. Xulio X. Pardellas
"O Marisqueo", op. cit.
45. Alfredo Iglesias Suárez
"Problemática del sector pesquero en Galicia", op. cit.
46. Dirección General de Pesca Marítima
"Plan de Reestructuración del Sector Pesquero"
Texto mecanografiado. Madrid, junio 1978.
47. Julio Seijas y Fernando González
"Riveira: sus gantes, su economía"
Servicio de Publicaciones de la Caja de Ahorros de
Santiago. 1976.

48. Arturo Romaní
"La pesca de bajura en Galicia", op. cit.
49. Confederación Española de Cajas de Ahorro
"Situación actual y perspectivas de desarrollo en Galicia", op. cit.
50. Subsecretaría de la Marina Mercante
"Reglamentación Nacional de Trabajo en la Industria de la Pesca de Cerco y otras Artes"
Madrid, 1964.
51. Mariano S. de la Cueva Sanz
"Artes y aparejos. Tecnología pesquera"
Inspección General de Enseñanzas Marítimas. Madrid, 1978.
52. Uxío Labarta
"A pesca galega e a sua investigación"
Edicións do Ruedo. La Coruña, 1978.
53. Bent J. Muus - Preben Dahlström
"Havfisk og Fiskeri i Nordvesteuropa"
Nordisk Rotogravyr. Estocolmo, 1975.
(Hay trad. esp. "Guía de los peces de mar del Atlántico y del Mediterráneo". Ediciones Omega. Barcelona, 1977.)

54. Francisco Calo Lourido
"La cultura de un pueblo marineró: Porto do Son"
Secretariado de Publicaciones de la Universidad de
Santiago de Compostela. 1978.
55. Mariano S. de la Cueva Sanz
"Artes y aparejos. Tecnología pesquera", op. cit.
56. Uxío Labarta
"A pesca galega e a súa investigación", op. cit.
57. Mariano S. de la Cueva Sanz
"Artes y aparejos. Tecnología pesquera", op. cit.
58. Mariano S. de la Cueva Sanz
"Artes y aparejos. Tecnología pesquera", op. cit.
59. Bent J. Muus - Preben Dahlström
"Guía de los peces de mar del Atlántico y del
Mediterráneo", op. cit.
60. Francisco Calo Lourido
"La cultura de un pueblo marineró: Porto do Son", op. cit.
61. Uxío Labarta
"A pesca galega e a súa investigación", op. cit.

62. Mariano S. de la Cueva Sanz
"Artes y aparejos. Tecnología pesquera", op. cit.
63. Subsecretaría de la Marina Mercante
"Reglamentación Nacional de Trabajo en la Industria de la Pesca de Cerco y otras Artes", op. cit.
64. Domingo Quiroga
"La pesca de arrastre en Galicia y sus problemas"
Ed. Galaxia. Vigo, 1961.
65. Loïc Maitre - C.J.Oddenino - Tony Burnand
"La pêche en mer"
Le Belier - Prisma. Paris, 1970
(Hay trad. esp. "La pesca en el mar". Editorial Hispano Europea. Barcelona, 1972.)
66. Francisco Calo Lourido
"La cultura de un pueblo marinerio: Porto do Son", op. cit.
67. Ricardo Arnáiz y Alberto de Coa
"Artes de marisqueo usadas en la ría de Arosa", op. cit.
68. FAO
"Forma y funcionamiento de la puerta de arrastre"
Roma, 1974.

641.-

669. Bent J. Muus - Preben Dahlström

"Guía de los peces de mar del Atlántico y del Mediterráneo", op. cit.

770. TECNIBERIA

"La experiencia pesquera en España"
Madrid, 1971.

771. Alfredo Iglesias Suárez

"Problemática del sector pesquero en Galicia", op. cit.

772. Lorenzo González Alonso

"La pesca española fuera de sus aguas jurisdiccionales"
en Información Comercial Española Núm. 546 - Febrero 1979.

773. Dirección General de Pesca Marítima

"Plan de Reestructuración del Sector Pesquero", op. cit.

774. Fernando González Laxe

"Rasgos estructurales básicos del sector pesquero en Galicia", op. cit.

775. Fernando González Laxe

"Rasgos estructurales básicos del sector pesquero en Galicia", op. cit.

76. Ministerio de Trabajo. Dirección General de Empleo y Promoción Social

"Nomenclator Nacional de Empleos y Ocupaciones"

- Industria de pesca de cerco y otras artes.

- Pesca marítima en buques arrastreros al fresco.

Madrid, 1978.

77. Dirección General de Pesca Marítima

"Plan de Reestructuración del Sector Pesquero", op. cit.

78. José Luis García-Tapia y José Ignacio Pérez García

"La estructura económica del sector pesquero", op. cit.

79. Dirección General de Pesca Marítima

"Plan de Reestructuración del Sector Pesquero", op. cit.

80. Alberto Miguez

"Galicia: De la estética al subdesarrollo"

Ed. Zero. Madrid, 1970.

81. Alfredo Iglesias Suárez

"Problemática del sector pesquero en Galicia", op. cit.

82. Dirección General de Pesca Marítima

"Plan de Reestructuración del Sector Pesquero", op. cit.

83. José Luis García-Tapia y José Ignacio Pérez García
"La estructura económica del sector pesquero", op. cit.
84. Documentación Básica del IV Plan Nacional de Desarrollo
"Pesca Marítima"
Secretaría General de la Subsecretaría de Planificación.
Madrid, 1976.
85. Lorenzo González Alonso
"La pesca española fuera de sus aguas
jurisdiccionales", op. cit.
86. José Ignacio Salterain
"Problemática específica de la región marítima vasca"
en Información Comercial Española Núm. 546 - Febrero 1979.
87. Dirección General de Pesca Marítima
"Plan de Reestructuración del Sector Pesquero", op. cit.
88. Olegario Rodríguez-Martín
"La participación española en las áreas de Terranova,
Groenlandia y Labrador"
en Información Comercial Española Núm. 411 - Noviembre 1967.
89. Valentín Paz Andrade
"La marginación de Galicia"
Siglo XXI Editores. Madrid, 1970.

90. Documentación Básica del IV Plan Nacional de Desarrollo
"Pesca Marítima", op. cit.
91. Ministerio de Trabajo. Dirección General de Empleo y
Promoción Social
"Nomenclator Nacional de Empleos y Ocupaciones"
- Pesca marítima en buques congeladores.
- Pesca marítima en buques bacaladeros.
Madrid, 1978.
92. Roberto Alonso Ucha
"La situación laboral de los trabajadores del mar", op. cit.
93. Hombres del Mar (Stella Maris)
Núm. 105. Mayo-Junio, 1973.
94. Modesto Iglesias Seco
"Problemas socioeconómicos de la pesca en Galicia", op. cit.
95. Fernando González Laxe
"Rasgos estructurales básicos del sector pesquero en
Galicia", op. cit.
96. Roberto Alonso Ucha
"La situación laboral de los trabajadores del mar", op. cit.

645.-

97. Comisión de Estudos Galegos
"Plataforma pola industrialización de Galicia: Unha
alternativa democrática pra economía galega", op. cit.
98. Sociedade Galega de Historia Natural
"Contra la caza de ballenas en Galicia"
Texto mecanografiado. Santiago, 1980.
99. Benigno Varillas
"La flota ballenera obligada a limitar sus capturas"
en El País de 1 de mayo 1980.
100. "La Conferencia Internacional de Brighton sobre las
Ballenas"
en Industrias Pesqueras Núm. 1279 de 1 de agosto 1980.

ooooo000ooooo

646.-

VII. CONCLUSIONES

Hemos examinado hasta aquí cómo la situación actual de la problemática pesquera gallega presenta un alto grado de complejidad, no sólo si se contempla desde el punto de vista de las pesquerías de nuestra plataforma continental, sino también si se tiene en cuenta que una parte muy importante de la actividad pesquera de la región tiene lugar en calladeros alejados, de carácter internacional o sometidos a relaciones bilaterales difícilmente manejables. Siendo esto así, es urgente que nos preguntemos sobre qué bases sería posible iniciar o plantearse una nueva política pesquera. Por otra parte, es necesario señalar que en realidad, cuando se habla de administración pesquera en el sentido técnico del término, no se pretende otra cosa que acercarse a una reestructuración de la pesca como objetivo final de toda pesquería, así como mantenerla constante y perfectamente adaptada a una cierta capacidad de extracción y manejo de los recursos marinos, siempre variables por muchos motivos ya que los productos del mar son perecederos y presentan unas características muy particulares como ya hemos visto.

En nuestra opinión, la política pesquera de hoy no puede ser lineal, sino sectorial, coordinada y alternativa. Así, a través de las páginas que anteceden, hemos podido constatar que las conclusiones que obtenemos del análisis estructural del sector pesquero, del planteamiento de su problemática y del diseño de la política pesquera adecuada a sus necesidades, se pueden concretar en los siguientes apartados: problemática relacionada con las diversas flotas,

infraestructura portuaria, vigilancia, investigación pesquera, política de comercialización y mercados, política social y política administrativa. Veamos por separado cada uno de estos puntos:

1) Problemática relacionada con las flotas de altura y gran altura.- El establecimiento de la denominada zona económica exclusiva (ZEE) hasta el límite de las 200 millas, que configura el nuevo Derecho del Mar, no ha podido ser más perjudicial para las flotas gallegas - y españolas en general - de altura y gran altura. Como consecuencia de ello, los países costeros han ido reservándose la mayor parte de la riqueza piscícola y estableciendo reglamentaciones y controles que han creado obstáculos crecientes a la pesca de terceros países, a los que generalmente reservan el excedente que no pueden capturar ellos mismos.

Nuestras estructuras pesqueras orientadas y, por qué no decirlo, habituadas a la extracción de mares libres, no han tenido la capacidad suficiente para adaptarse a la nueva situación. Parece obvio, pues, que en tanto no se encuentren nuevos caladeros económicamente rentables, ni se consiga en las relaciones bilaterales y multilaterales una cuota, acorde con la dimensión de estas flotas, no se ve otra solución a aplicar que la reestructuración del sector pesquero de altura y gran altura consistente en la reducción del número de buques en la medida que cada subsector precise. Para ello se deberán estudiar las posibilidades totales de captura y en función de éstas, se determinará el número idóneo de embar-

caciones que hagan rentable la pesquería. Una vez conocida la estructura de esta pesquería y el balance de sus problemas, se pueden establecer las líneas generales de una política pesquera internacional que ha de estar coordinada con la política pesquera nacional. Para instrumentar la primera de estas políticas, sería necesario:

a) Intensificar, en primer lugar, la acción bilateral para mantener y mejorar nuestra presencia en caladeros tradicionales y, en segundo término, tratar de situar las flotas afectadas en nuevos caladeros alternativos. La Administración está obligada a seguir negociando en todos los frentes y tratar de conseguir acuerdos más ventajosos al objeto de lograr la máxima ocupación posible de los sectores de altura y gran altura. Afortunadamente, la flota pesquera que llega no es homogénea sino diversificada, y si alguna subflota está sobredimensionada, hay otras - como la atunera-congeladora, grandes arrastreros, marisqueros-congeladores, etc. - que tienen futuro y pueden expansionarse.

b) Globalizar la relación pesquera dentro de la comercial y económica con los países donde actualmente se pesca o se puede eventualmente pescar, y bilateralizar el comercio pesquero de modo que las importaciones de productos pesqueros queden ligadas a la concesión de cuotas de pesca.

Como complemento de estas medidas, sería interesante desarrollar una política científica internacional con la creación de equipos especializados de biólogos y técnicos que lleven a cabo investigaciones en colaboración con los

centros de los países donde faena nuestra flota, además de desarrollar una actividad de prospección conjunta en cada una de estas áreas con barcos del IEO y suministrados por el propio sector, para mejor conocimiento de las especies comerciales y de los tipos de mallas adecuadas o aparejos para su captura. En este sentido ahí están las posibilidades que ofrecen algunos países africanos y sudamericanos faltos de una adecuada tecnología para explotar sus recursos.

También sería conveniente, finalmente, fomentar mediante normas y créditos oportunos la creación de empresas conjuntas en aquellos países en que las flotas de altura y gran altura se ven desplazadas por su legislación interna, y en aquellos otros con los que no existe acuerdo de pesca pero que revisten interés para una inversión pesquera. Quizás la constitución de empresas mixtas no sea la solución idónea, pero representa una de las pocas alternativas válidas de que disponemos.

2) Pesca de bajura y marisqueo.- La problemática actual de las pesquerías a las que accede la flota de bajura gallega y sus recursos marinos, es totalmente distinta, dentro de nuestras aguas jurisdiccionales, de la planteada en la Zona Económica Exclusiva de otros países. En las aguas litorales de Galicia, se ejerce una sobrepesca sin control ni vigilancia suficiente, no existiendo, por otra parte, una evaluación completa de los recursos ni un estudio de las artes idóneas para la racional explotación de tales re

curaos, como elementos fundamentales para la ordenación del conjunto de estas pesquerías.

Como hemos visto, en la plataforma gallega, que extiende su cantil aproximadamente entre las 20/25 millas, la flota de bajura ejerce su actividad extractiva, principalmente, sobre las especies merluza, cigala, jurel y bacaladilla. De todas estas especies la más importante es la merluza, por lo que cualquier medida de regulación que se establezca deberá considerar este hecho.

Los tipos de explotación que actúan en la pesquería fundamentalmente son: arrastre (bou, baka, pareja), enmalle (volantas y betas) y pincho (palangre). El arrastre, con una malla autorizada de 40 mm., captura ejemplares inmaduros, en contradicción con las regulaciones sobre tallas legales, siendo este mallaje una de las principales causas de sobrepesca de este stock. En este sentido, y con carácter general, los científicos del IEO proponen las siguientes regulaciones técnicas, a aplicar en la plataforma gallega:

a) Especies demersales en la modalidad de arrastre.-

- Malla mínima del copo: 60 mm. para fibra simple y 65 mm. para fibra doble.
- Anulación de regulaciones para especies no protegidas.
- Talla mínima de la cigala: 70 mm. de longitud total.
- Progresiva disminución del esfuerzo pesquero.
- Transformación del arte: Dirigir parte de la flota a especies semipelágicas (lirio y jurel) mediante artes de gran abertura vertical.

b) Especies demersales en las modalidades de palangre, volanta y beta.-

- Esfuerzo de pesca: Dependerá de la regulación del arte de arrastre.
- Zonas de pesca: Se estudiarán zonas exclusivas para cada arte.

c) Sardina.-

- Se disminuirá el esfuerzo pesquero, para lo cual no se aumentará la flota y se disminuirá también el número de días dedicados a las capturas.

Estas regulaciones dictaminadas por el IED se complementarían con diversas medidas que, entre otras, podrían ser las siguientes:

- 1) Establecimiento de zonas vedadas para el arrastre en cualquiera de sus modalidades y exigir la malla de 70 mm. mientras subsistan los arrastreros que están actualmente en servicio.
- 2) Estudio sobre vedas para la pesca de arrastre en las zonas en que existen inmaturos de merluza (carrioca), así como de la pesca de sardina durante los meses de su difícil comercialización.
- 3) Limitar el esfuerzo pesquero de los arrastreros y de los aparejos de cerco o jareta, autorizando estos últimos solamente durante el día.
- 4) Autorizar en determinadas zonas y épocas del año la pesca con boliche, para la captura de menjúa o bolo, que luego sería empleada como cabo vivo para la pesca de otras especies.

- 5) Sancionar fuertemente a los que utilizan explosivos en la pesca y, por último
- 6) Disponer de medios de vigilancia eficaces para el fiel cumplimiento de las regulaciones establecidas.

Mención especial merece el problema planteado por el marisqueo en Galicia. Los moldes rígidos en los cuales se ha movido esta actividad desde tiempos inmemoriales, tanto en lo referente a la temporalidad de las capturas como a las artes empleadas, hizo que las instituciones perdieran capacidad para reaccionar de manera creadora a circunstancias nuevas. Por ello, la Ley de Ordenación Marisquera y la modernización tecnológica del sector despertó nuevos intereses en los grupos que, actuando de diferente forma, exigen su parte en la riqueza. El choque conflictivo responde al enfrentamiento entre lo que es y lo que cada grupo considera que debe ser, sin importarle los medios para lograrlo y sin que exista alguien que les obligue a un orden.

Así, el grupo furtivo desea una nueva regulación moderna y altamente tecnificada en lo referente a extracciones. Intenta romper el sistema tradicional de capturas y defiende la libertad de playas. Por su parte, el grupo esquilado exige funciones de control a las autoridades de Marina para poder garantizar la producción en los bancos otorgados. Defiende la propiedad privada colectiva y el sistema tradicional de capturas. Ambos grupos ofrecen alternativas diferentes de una nueva estructura sociolaboral y como consecuencia de ello surgen unas nuevas actitudes en los grupos involucra-

dos en el conflicto. Así, el problema derivado por la extracción del marisco entre los métodos de can y vara parece no tener fin.

En este sentido, el criterio mantenido por el IEO es el de que un uso masivo e incontrolado del can produciría unos enormes perjuicios, llegando incluso a un agotamiento de los bancos. Además, el can trabajando a mayores profundidades extrae mayores cantidades en menor tiempo que los rastreros convencionales, disminuyendo consecuentemente el nivel de empleo para un determinado esfuerzo pesquero total sobre las playas donde actúa.

La urgencia, pues, de regular el campo del marisqueo exige la necesidad de adoptar decisiones rápidas que podrían ser, entre otras, las siguientes:

- 1) Limitaciones que abarcarían vedas y esfuerzos de captura, y prohibiciones que comprenderían a los instrumentos que, por su construcción y comportamiento en el seno de las aguas o en el fondo, resultasen perjudiciales.
- 2) Suprimir la facultad que tienen los parques de cultivo, de expedir guías de circulación de moluscos durante todo el año, ya que las vedas deben ser respetadas por todos.
- 3) Vigilancia en la mar y también en tierra, para que se cumplan las disposiciones que en materia marisquera dictamine la autoridad competente.
- 4) Medidas comerciales de los mariscos, exigiendo tallas mínimas y, finalmente

- 5) Prohibición total de la pesca y captura de especies protegidas, utilizando escafandras autónomas o equipos de pesca submarina.

3) Puertos pesqueros.-

a) Política portuaria generalizada.- Pueden resumirse en dos, las necesidades básicas de todo puerto pesquero: unas se refieren a la pesca desembarcada y otras al mantenimiento de la flota.

Por lo que incumbe al primer aspecto, se hace imprescindible en los puertos disponer, en primer lugar, de utillaje y material de elevación y transporte, y equipos de descarga de buques adecuados a sus características específicas, que permitan agilizar y racionalizar los desembarcos de las capturas, al mismo tiempo que efectuar las operaciones con rapidez y limpieza, sin deteriorar la carga.

En segundo lugar viene el almacenaje. Los barcos no pueden esperar a descargar y pueden llegar a puerto varios a la vez. Sería conveniente, pues, disponer asimismo de almacenes frigoríficos a -25°C para el pescado congelado y a -2°C para el pescado con hielo, con volúmenes útiles adecuados a la flota que se sirva. Paralelamente, también es necesario que los puertos pesqueros dispongan de:

- Plantas de proceso - si lo hubiera - con descongelación, fileteado, empacado y segundo congelado.
- Túneles de secado.
- Fábricas de harinas y subproductos, y
- Fábricas de conservas y enlatado.

El segundo aspecto se refiere al mantenimiento de la flota. La problemática de la infraestructura portuaria es prácticamente idéntica para todos los tipos de flota que en ella se asientan, pero específicamente es el calado la característica fundamental para la definición del puerto. Por ello, la política a aplicar debe estar dirigida a establecer y adecuar esa infraestructura, que deberá contar con:

- Dársenas de flotación abrigadas con calados suficientes y superficies adecuadas al volumen de la flota, y
- Líneas de atraque suficientes para la descarga de los buques en tiempo oportuno.

Por otra parte, las embarcaciones no deben perder tiempo en tierra, por lo que se debe atender a sus suministros y mantenimiento, y para ello hay que disponer de:

- Estaciones de suministro de combustible, agua, hielo y avituallamiento del buque.
- Zonas para tendido y reparación de artes y aparejos, así como almacenes y talleres para la confección y reparación de redes, aparejos y cabullería.
- Zonas para reparaciones del buque y también almacenes y talleres para el aprovisionamiento y reparación de repuestos y piezas mecánicas de todas clases.

Además, se preciso tener en cuenta que las embarcaciones pesqueras deben ser varadas como mínimo dos veces por año, y que anualmente deben pasar una revisión de casco y máquinas, por lo que sería muy conveniente poder contar en cada puerto por lo menos con un varadero y talleres anexos.

b) Actuaciones concretas.- Consideramos importante insistir en la conveniencia de que se habiliten los necesarios recursos y se realicen las obras precisas para disponer en Galicia de las instalaciones portuarias con las que se pueda atender las necesidades relativas tanto por lo que se refiere a la pesca desembarcada como al mantenimiento de las distintas flotas. En nuestra opinión, las obras portuarias deberían abarcar - ateniéndose a un estudio pormenorizado de cada caso - las siguientes zonas pesqueras:

- 1) Puertos de Vigo, La Coruña, Riveira y Cillero, como las cuatro bases principales pesqueras de la región, que deberán ser tratadas y preparadas con toda la holgura que exige el importante tráfico que en ellas se mueva no sólo actualmente, sino en el futuro.
- 2) Los puertos de Cangas, Marín, Cambados, Villajún, Muros, Finisterre, Malpica, Sada, Cedeira, Cariño y Burela, deben ser dotados de las necesarias instalaciones como bases pesqueras secundarias, y los de La Guardia, Aldán, Portonovo, Rianjo, Aguiño, Puerto del Son y Camariñas como muy destacados y convenientes refugios.
- 3) Finalmente, el resto de los puertos pesqueros menores de Galicia exigen obras de conservación y mejora, para que, actualizándolos paulatinamente, continúen prestando relevantes servicios accesorios en el importante tráfico de litoral que en las Rías se desarrolla.

4) Vigilancia. - Las actividades de la mar en todas sus facetas - marina mercante, pesca, marisqueo, etc. - están sujetas a la autoridad de Marina, que acumula en la persona del comandante militar la representación del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación a través de la Subsecretaría de Pesca para las actividades de producción, y la autoridad fiscal, judicial y policial en todo lo referente a hechos ocurridos en la mar y en zonas marítimo-terrestres. Las autoridades de Marina ven así aumentado su trabajo, pero sin que se les haya dotado de los medios adecuados para hacer frente a los problemas planteados. Por otro lado, el control - policía y vigilancia - por parte de dichas autoridades, técnicamente está desfasado, ya que ejercen una labor que no es propiamente la suya específica.

En nuestra opinión, para que exista una auténtica y real observancia de las disposiciones que regulan - o debieran regular - la actividad pesquera, sería necesario:

a) La creación de un nuevo cuerpo especializado en vigilancia marítima que, dependiendo en principio de la Guardia Civil - de la misma forma que existe la Agrupación de Tráfico, los Grupos de Acción Rural (GAR), el Servicio de Aduanas, etc. -, tenga como función vigilar e impedir cualquier acto ilegal que se efectúe en el proceso que abarca desde la extracción de peces y mariscos hasta la distribución al por menor de dichos productos. Por ello, ese cuerpo de policía marítima deberá vigilar las artes, horarios de capturas, tallas, ventas, transporte, etc. Como es obvio, este control

debe completarse con una adecuada y eficaz vigilancia en tierra, dedicando atención preferente a la comercialización ya que nadie pesca si después no vende, evitando así en gran medida el furtivismo.

b) Para ejercer la vigilancia a lo largo de la costa y hasta unas sesenta millas del litoral, sería necesario disponer de lanchas de unas 20 toneladas de desplazamiento, velocidad no inferior a 25 nudos y autonomía de unas 400 millas. La vigilancia en alta mar - por fuera del radio de acción de las citadas lanchas costeras - precisaría de unidades con un desplazamiento de 80 toneladas, velocidad superior a los 25 nudos y una autonomía de más de 1.200 millas como mínimo.

c) Finalmente, para una mayor eficacia en la aplicación de las regulaciones pesqueras, debería contemplarse la creación de un cuerpo de inspectores civiles (Biólogos) que, dependiendo de la Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia, puedan embarcarse en las unidades de vigilancia y ejerzan igualmente la función inspectora, en lonjas, mugllas, mercados, e incluso en el transporte de las mercancías.

5) Investigación pesquera. - Del análisis efectuado sobre la plataforma litoral, se desprende que es necesario disponer de datos de base para un mayor conocimiento del medio marino, lo que supone el establecimiento de una política científica que desarrolle el campo de la investigación oceanográfica. La complejidad del estudio del mar exige la

interacción de una serie de especialistas en todas las ramas del saber que lleve a una planificación integrada cuyo objetivo sea el aprovechamiento y explotación racional y óptima de sus recursos. Para ello es necesario el desarrollo de la investigación oceanológica y en general científica, así como de nuevos progresos tecnológicos. Esta investigación biotecnológica debiera completarse con estudios socioeconómicos y estadísticos como base de una lógica ordenación pesquera. La respuesta adecuada a la unidad del medio marino, habrá de ser la elaboración de una política marina integrada.

En cuanto a la acuicultura, no parece que ésta sea a nivel mundial - dada la serie de factores limitantes que afectan a su desarrollo - la gran panacea que resuelva los problemas alimentarios. Sin embargo, a nivel local - como es el caso de Galicia - sí que puede tener una importancia decisiva, ya que el litoral gallego reúne condiciones realmente excepcionales para desarrollar los cultivos marinos. En este sentido, es una pena que no se haya prestado más atención a este subsector que podría haber dado mucho más de sí con unos medios modernos y tecnología adecuada.

Señalemos, en último término, que para satisfacer la demanda social en el ámbito marino, los diferentes estudios universitarios junto con las enseñanzas especializadas debieran actuar de manera coordinada sobre la base, en todo caso, de la formación disciplinar previamente adquirida en los centros correspondientes. De esta forma, la creación

de un posible centro de estudios superiores del mar, podría responder a las necesidades sociales de este sector con una programación de enseñanzas ágil y diversificada que comprendería desde cursillos específicos hasta estudios de postgrado al más alto nivel, al tiempo que pudiera servir de encuentro de los investigadores de esta área.

6) Comercialización.— La comercialización de la producción pesquera se inscribe en un marco complejo debido a las características propias del sector, como son, por un lado, sus tradicionales tendencias monopolísticas y, por otro, el carácter excesivamente variable del mercado de la pesca que lo hace estar sujeto a grandes oscilaciones entre oferta y demanda. Por otra parte, siendo las industrias de transformación subsidiarias de especies de fresco, la interdependencia entre los sectores productor y transformador provocan problemas de abastecimientos por exceso o por defecto, dando lugar a ciclos discontinuos que afectan tanto en calidad como en precio a determinadas especies.

La defectuosa estructura comercial del pescado fresco, por el sistema de venta en lotes y el procedimiento de subasta a la baja, incapacita la estabilización de precios remuneradores tanto para el sector pesquero como para la industria transformadora, estableciendo notables diferencias entre los precios finales de venta al consumidor y los precios de origen. Estas deficiencias condicionan el pleno abastecimiento a los mercados y estimulan la especulación, que perjudica tanto al consumidor como al productor. Hay que señalar, no

obstante, que la problemática que se plantea en estos momentos atiende fundamentalmente a la normalización del producto y a las lonjas que, por otro lado, carecen en su mayor parte de las instalaciones de frío adecuadas y soportan una infraestructura anticuada e incapaz de cubrir las necesidades de un mercado regular.

Para corregir las distorsiones del sistema sería preciso transformar las estructuras comerciales del sector, partiendo desde la primera venta en lonja hasta llegar al consumidor. Para ello, creemos conveniente adoptar entre otras las siguientes medidas:

a) La explotación de las lonjas de pescado en primera subasta debe corresponder a las Cofradías de Pescadores, independientemente de quien sea su titular.

b) Anulación del canon fijo por la explotación de la lonja y regulación de la ordenanza que obligue a tasar por la misma en los puertos de desembarco todo producto extraído de la mar, con retorno del 1 por 100 a las Cofradías del puerto base.

c) Creación de circuitos integrados de comercialización que permitan la reducción de los canales comerciales existentes y consecuentemente de intermediarios.

d) Mayor transparencia en el circuito comercial, haciendo un balance de la actual situación de tráfico y distribución a través de los canales de mayoristas, distribuidores y detallistas.

e) Establecer una disciplina de mercado que asegure el

control de calidad y evite los enormes desfases que existen entre los precios finales y los de primera venta.

f) Potenciación del mercado de especies de campaña, incluyendo un estudio de los hábitos de consumo y posible modificación de los mismos a través de acciones promocionales y medios de comunicación.

g) Determinar diferentes modelos en cuanto a tamaños de optimización empresariales o cooperativos en las funciones de llegar al consumidor con la mayor eficacia y al coste más bajo.

h) Finalmente, sería deseable restringir las importaciones de productos pesqueros que puedan afectar al sector extractivo, a la vez que se crean estímulos para la exportación de productos excedentes y manufacturados.

7) Política social.— Por lo que se refiere a la política sociolaboral y con criterios de superación de la actual crisis pesquera, defendiendo el empleo y manteniendo activo el sector, creemos que, entre otras, debieran adoptarse las siguientes medidas:

a) En una primera etapa sería preciso mantener el nivel de empleo con una justa distribución de los ingresos generados, aumentando el nivel de vida de la población laboral pesquera y evitando la penetración de otros sectores en el esquema de producción artesanal e industrial costera, para preservar las riquezas litorales, en beneficio del sector más deprimido.

b) Alcanzar una distribución más justa de los ingresos

generados en el sector mediante convenios colectivos nacionales, regionales y locales, garantizando a su vez un mínimo de ingresos fijos independientes de la estacionalidad de las pesquerías y de la climatología.

c) Establecer el derecho de indemnización por rescisión del contrato con las tripulaciones de los buques afectados por la actual reestructuración, de acuerdo con una escala conforme a la edad de los trabajadores y que el Fondo de Garantía Salarial se haga cargo de, por lo menos, el cincuenta por ciento de la cuantía de dichas indemnizaciones fomentando, por otra parte, la recolocación de los productores afectados de forma que gocen de un derecho preferente a ser empleados en las unidades pesqueras de nueva construcción, o que vuelvan a la actividad tras las transformaciones técnicas operadas.

d) Propiciar una normativa que, sin interferir los legítimos derechos de libre asociación y sindicación, contemple la necesaria intervención de las Cofradías de Pescadores en la solución de los problemas sociolaborales.

e) Elaborar un plan de jubilaciones anticipadas para trabajadores comprendidos entre 55 y 65 años, respetando las prestaciones que les corresponderían en caso de jubilarse en la edad límite, enjugando las diferencias con cargo al Fondo Nacional de Protección al Trabajo. En este sentido, es de desear la inclusión de todos los pescadores sin excepción alguna dentro de los beneficios de los coeficientes reductores por jubilación, demandando la actualización de dichos

porcentajes que deberá ser, como mínimo, igual al que gozan los estibadores portuarios dentro de las reglamentaciones del Ministerio del Trabajo.

f) Establecer una mejora en la cuantía de las pensiones actuales, que no debieran ser inferiores a las del salario mínimo interprofesional en cada momento.

g) Dedicar una atención preferente a la tercera edad fomentando los Hogares de Jubilados y las residencias para ancianos.

h) Mejorar las condiciones de vida de los trabajadores, disponiendo ordenanzas laborales y regulaciones sobre vacaciones, descansos, seguridad e higiene en el trabajo y vida a bordo.

i) Mejorar, también, la asistencia social de los hombres de la mar y sus familias elaborando un plan a través del Instituto Social de la Marina con la directa participación de las Cofradías de Pescadores, que en todo momento deberán estar adecuadamente representadas en dicho organismo.

j) Realizar los estudios médicos necesarios para que se determinen y califiquen las verdaderas enfermedades profesionales del mar.

k) Perfeccionar la medicina asistencial en alta mar mediante la puesta en funcionamiento de buques hospitales y equipos de comunicaciones adecuados para diagnóstico a distancia.

l) Finalmente, consideramos indispensable la necesidad de aumentar el nivel profesional y cultural de los trabajado

res de la mar, mediante un plan de capacitación de personal acorde con las exigencias de la actividad pesquera, facultando a las Cofradías para que, con la colaboración de las escuelas marítimo-pesqueras, puedan organizar y dirigir cursos de perfeccionamiento y de formación profesional.

8) Política administrativa.— Como comienzo de la aplicación de una Política Pesquera con validez generalizada tanto para las pesquerías nacionales como internacionales, es preciso establecer un marco legal y administrativo acorde con las necesidades actuales y futuras del sector pesquero. Los conflictos que se vienen produciendo en este campo, en una gran parte, tienen su origen en que la vigente legislación no contemple con realismo la actual problemática del sector.

Durante los últimos años ha existido una falta de atención y de preocupación por los problemas de la mar por parte de la Administración que ha motivado las actuales situaciones críticas y desestabilizadoras del mundo de la pesca, tanto en aguas internacionales como en las sometidas a la jurisdicción nacional. Entre lo que no se hizo y porqué, sorprende, hasta a los más profanos, que hoy día aún la pesca no disponga de una ley básica, y que ésta venga siendo sustituida por un conjunto de disposiciones de menor rango.

Así pues, de acuerdo con las necesidades del sector, debiera procederse a la puesta en práctica de una serie de medidas que afecten al desarrollo del marco legal y administrativo de la actividad pesquera. En nuestra opinión, dichas medidas podrían ser, entre otras, las siguientes:

a) Es imprescindible contar con el marco legal que de manera clara y terminante señale las prioridades para el desarrollo del sector, partiendo de la determinación de competencias establecidas por la Constitución y por los Estatutos de Autonomía. En este sentido, urge la promulgación de una Ley General de Pesca que abarque toda la estructura básica de la actividad pesquera en su amplia acepción socioeconómica.

b) Reforma de la estructura administrativa de la pesca, dotándola de órganos descentralizados, así como del rango necesario para el tratamiento coherente y unitario del sector, haciéndola consecuente con la actual coyuntura.

c) Desarrollo de la normativa y reglamentación específica que requeriría el nuevo ordenamiento, imponiéndose un sistema de prioridades basado en el diagnóstico de la situación de cada subsector.

d) Regularización de la normativa legal en cuanto a vedas, tamaños, artes y áreas de captura, previo informe de la Cofradía de Pescadores que le afecte por la índole de su zona jurisdiccional.

e) Puesta en marcha de un programa de ordenación pesquera atendiendo a los recursos reales y potenciales de las pesquerías en aguas interiores litorales, al objeto de coordinar los medios de que se dispongan para sacar un mejor rendimiento de ellos.

f) Creación de órganos administrativos para la ordenación del sector, vigilancia y control, normas sanitarias y

calidad de los productos, fomento de la industrialización y comercialización, investigación socioeconómica y científica, etc., siguiendo el plan general de reforma administrativa que se diseñe.

g) Política exterior pesquera que instrumente efectivas contrapartidas al objeto de conseguir los máximos resultados positivos. Para ello, el Gobierno debería globalizar la pesca en el contexto de las relaciones comerciales generales.

h) Riguroso control de los vertidos al mar que no reúnan los condicionamientos legales, reforzando las medidas contra la polución de las aguas para proteger la biomasa pesquera.

i) Apertura de líneas de crédito para capital circulante, en el que el crédito social pesquero debe representar un papel prioritario al objeto de facilitar la financiación de los ciclos de pesca y aligerar la crítica situación de muchas empresas del sector. Para ello debe proponerse la creación de un Banco de Crédito Pesquero, de carácter estatal, que abarque toda la amplia gama de necesidades de financiación y recoja en su seno toda la materia objeto del crédito oficial de la pesca.

j) Señalemos, en último término, la necesidad de una política pesquera en la Comunidad Autónoma Gallega que partiendo de una evaluación de los recursos litorales logre la regionalización necesaria de los procesos productivos, extractivos y comerciales en base a una ordenación que garantice el equilibrio ecológico de las pesquerías.

669.-

BIBLIOGRAFIA

670.-

- de AGUIRRE ENRIQUEZ, María Pilar
"Guía del Mariscador". Plan Marisquero de Galicia, 1973.
- ALCARAZ, Miguel; VIVES, Francisco
"La cadena que conduce a los peces y a los cetáceos", en Estudio y Explotación del Mar en Galicia. Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Santiago de Compostela, 1979.
- ALONSO BARCON, Alfonso
"La condición obrera de los marinos mercantes (Aspectos sociológicos del trabajo en la mar)". Akal Editor. Madrid, 1978.
- ALONSO UCHA, Roberto
"La situación laboral de los trabajadores de la mar", en Información Comercial Española Núm. 546 - Febrero 1979.
- ARIAS VEIRA, Pedro
"El paro en Galicia, mayor de lo que se cree", en La Voz de Galicia de 26 de octubre 1980.
- ARNAIZ, Ricardo; de COO, Alberto
"Artes de marisqueo usadas en la ría de Arosa". Plan de Explotación Marisquero de Galicia. Santiago de Compostela, 1977.
- ARNAIZ, Ricardo; de COO, Alberto
"Artes de pesca artesanal en la ría de Arosa", en Cuadernos Marisqueros Núm. 4 y 5. Publicaciones técnicas del Plan de Explotación Marisquera de Galicia. Villagarcía de Arosa, 1979.

671.-

- BANCO DE BILBAO
"Renta Nacional de España y su Distribución Provincial"
1977.
- BANCO DE BILBAO
"El mar, un desafío", en Documentos Núm. 14 - Enero 1977.
- BANCO DE BILBAO
"Las pesquerías en las cuerdas", en Documentos Núm.40 -
Octubre 1978.
- BANCO DE CREDITO E INVERSIONES
"El desarrollo de Galicia". Madrid, 1978.
- BARRIO, M.; HARGUINDEY, E.; IGLESIAS, A.; PILLADO, F.
"Xeografía descriptiva de Galicia". Edicións do Ruedo.
La Coruña, 1978.
- CALO LOURIDO, Francisco
"As artes de pesca". Museo do Pobo Galego. Santiago, 1980.
- CALO LOURIDO, Francisco
"La culture de un pueblo marineru: Porto do Son". Secreta-
riado de Publicaciones de la Universidad de Santiago de
Compostela, 1978.
- CANO, Fernando
"Los puertos pesqueros entre la expansión y la desapari-
ción", en Arriba de 30 de junio 1978.
- CASAS, J.M.; MIRALBES, M.R.; de TORRES, M.P.
"Galicia: Mapa e índices de localización geográfica de sus
parroquias". Departamento de Geografía de la Universidad
de Santiago, 1976.

- COMISION DE ESTUDOS GALEGOS
"Plataforma pola industrialización de Galicia: Unha alter
nativa democrática pra economía galega". Akal Editor.
Madrid, 1977.
- COMPANIA ESPAÑOLA DE PETROLEOS, S.A. (CEPSA)
"IBERPESCA HOY: Encuesta al futuro de la pesca". Madrid,
1976.
- CONDE MONTERO-RIOS, Fernando
"El puerto de Vigo a examen", en Faro de Vigo de 10 de
octubre 1981.
- CONFEDERACION ESPAÑOLA DE CAJAS DE AHORRO
"Situación actual y perspectivas de desarrollo en Galicia".
Madrid, 1975.
- CONSEJO ECONOMICO SINDICAL INTERPROVINCIAL DEL NOROESTE
(CESIN)
"Galicia como solución (Estudio de un gran puerto a escala
continental)". Santiago de Compostela, 1969.
- CONSEJO ECONOMICO SINDICAL INTERPROVINCIAL DEL NOROESTE
(CESIN)
"Plan de Explotación Marisquera de Galicia". Santiago de
Compostela, 1965.
- CREDITO SOCIAL PESQUERO
"Memorias Anuales".
- de la CUEVA SANZ, Mariano S.
"Artes y aparejos. Tecnología pesquera". Inspección Gene-
ral de Enseñanzas Marítimas. Madrid, 1978.

- CHAMORRO Y GONZALEZ-TABLAS, Santiago
 "La política pesquera bilateral de España", en Información Comercial Española Núm. 546 - Febrero 1979.
- DIRECCION GENERAL DE PESCA MARITIMA
 "Anuarios de Pesca Marítima".
- DIRECCION GENERAL DE PESCA MARITIMA
 "Plan de Reestructuración del Sector Pesquero". Texto mecanografiado. Madrid, junio 1978.
- DOCUMENTACION BASICA DEL IV PLAN NACIONAL DE DESARROLLO
 "Pesca Marítima". Secretaría General de la Subsecretaría de Planificación. Madrid, 1976.
- EIROA DEL RIO, Francisco
 "La plataforma continental de Galicia", en Industrias Pesqueras Núm. 1297 - 1 mayo 1981.
- FAO
 "Forma y funcionamiento de la puerta de arrastre". Roma, 1974.
- FAO
 "La pesca como factor de la economía alimentaria". Roma, 1968.
- FAO
 "Planificación de puertos pesqueros". Roma, 1977.
- FARIÑA JAMARDD, J.
 "La parroquia rural en Galicia". Instituto de Estudios de Administración Local. Madrid, 1975.

- FARIÑA TOJO, José
"Los asentamientos rurales en Galicia". Instituto de Estudios de Administración Local. Madrid, 1980.
- FERNANDEZ, Gonzalo
"Galicia necesita una industrialización basada en el sector agrario", en El Ideal Gallego de 28 de octubre 1980.
- FIGUERAS, Antonio
"Explotación de los recursos marinos renovables de la zona costera de Galicia", en Estudio y Explotación del Mar en Galicia. Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Santiago de Compostela, 1979.
- GARCIA-TAPIA, José Luis; PEREZ GARCIA, José Ignacio
"La estructura económica del sector pesquero", en Información Comercial Española Núm. 546 - Febrero 1979.
- GARRIDO FALLA, Fernando y otros
"Comentario a la Constitución". Editorial Cívitas. Madrid, 1980.
- GAUR, S.C.I.
"La pesca de superficie en Guipúzcoa y Vizcaya. Análisis y Perspectivas". Caja Laboral Popular, COPESCA. Bilbao, 1970.
- GIMENEZ, Fernando
"Nos quedamos sin peces", en La Voz de Galicia. Suplemento Dominical Núm. 36 de 30 de agosto 1981.
- GOMEZ, Xosé
"Riveira, el puerto que tiene una deuda por cobrar", en La Voz de Galicia. Sup. Dominical Núm. 55 de 10 de enero 1982.

675.-

- GONZALEZ, Fernando
"La isla de Ons: Una comunidad marinera en crisis" en Triunfo Núm. 758 de 6 de agosto 1977.
- GONZALEZ ALONSO, Lorenzo
"La pesca española fuera de sus aguas jurisdiccionales", en Información Comercial Española Núm. 546 - Febrero 1979.
- GONZALEZ LAXE, Fernando I.
"Problemas da pesca costeira galega". Editorial Galaxia. Vigo, 1976.
- GONZALEZ LAXE, Fernando I.
"Rasgos estructurales básicos del sector pesquero en Galicia", en Información Comercial Española Núm. 546 - Febrero 1979.
- GONZALEZ VIDAL, Manuel
"El conflicto en el sector marisquero de Galicia". Akal Editor. Madrid, 1980.
- HOMBRÉS DEL MAR (Stella Maris)
Núm. 105 de Mayo-Junio 1973.
- IGLESIAS SECO, Modesto
"Incidencia de la pesca marítima en la economía gallega", en Información Comercial Española Núm. 577 - Septiembre 1981.
- IGLESIAS SECO, Modesto
"Problemas socioeconómicos de la pesca en Galicia". Texto mecanografiado. Madrid, septiembre 1980.

- IGLESIAS SUAREZ, Alfredo
 "Problemática del sector pesquero en Galicia". Club de
 Dirigentes de Empresa de la Cámara de Comercio de La
 Coruña. La Coruña, 1977.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA
 "Anuario Estadístico de España". Madrid, 1973.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA
 "Nomenclator de las ciudades, villas, lugares, aldeas y
 demás entidades de población de la provincia de... La
 Coruña, Lugo, Orense y Pontevedra". Madrid, 1970.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA
 "Poblaciones de derecho y de hecho de los municipios
 españoles. Censo de Población de 1981". Madrid, 1982.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA - DERGA
 "Análisis y Proyección de los Recursos Humanos en Galicia".
 Madrid, 1975.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA - DERGA
 "Síntesis Estadística de Galicia. Madrid, 1976.
- INSTITUTO DE REFORMA DE LAS ESTRUCTURAS COMERCIALES (IRESCO)
 "Comercialización de la Pesca". Madrid, 1977.
- LABARTA, Uxío
 "A pesca galega e a sua investigación". Edicións do Ruedo.
 La Coruña, 1978.

- LABARTA, Uxío
 "Galicia mariñeira: Historia económica e científica", en Estudio y Explotación del Mar en Galicia. Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Santiago de Compostela, 1979.
- LEON BRAZQUEZ, Juan Carlos
 "La pesca en su peor momento", en 5 Días de 21 y 22 de noviembre 1979.
- LISON TOLOSANA, Carmelo
 "Antropología Cultural de Galicia". Akal Editor. Madrid, 1979.
- LOPEZ VEIGA, Enrique C.
 "Estudio de recursos pesqueros", en Estudio y Explotación del Mar en Galicia. Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Santiago de Compostela, 1979.
- LOPEZ-CEPERO Y JURADO, José Mariano
 "Esquema socioeconómico regional de España", en I Asamblea Sindical Nacional de Desarrollo Regional. Consejo Económico Sindical Nacional. Madrid, 1967.
- MARGALEF, Ramón; FRAGA, Fernando
 "Las Rías Gallegas", en Estudio y Explotación del Mar en Galicia. Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Santiago de Compostela, 1979.
- MIGUEZ, Alberto
 "Galicia: De la estética al subdesarrollo". Ed. Zero. Madrid, 1970.

- MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION
"La Agricultura y la Pesca Españolas en 1980". Secretaría General Técnica. Madrid, 1982.
- MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION
"Pesca Marítima. Recopilación de Normas". Secretaría General Técnica. Madrid, 1981.
- MOPU. DIRECCION GENERAL DE ORDENACION Y ACCION TERRITORIAL
"Informe Preliminar: Situación Actual y Diagnóstico". Plan Director Territorial de Coordinación de Galicia. Santiago de Compostela, 1978.
- MOPU. DIRECCION GENERAL DE PUERTOS Y COSTAS
"Memoria Anual del Puerto de El Ferrol". Año 1980.
- MOPU. DIRECCION GENERAL DE PUERTOS Y COSTAS
"Memoria Anual del Puerto de La Coruña". Año 1980.
- MOPU. DIRECCION GENERAL DE PUERTOS Y COSTAS
"Memoria Anual del Puerto de Villagarcía de Arosa". Año 1980.
- MOPU. DIRECCION GENERAL DE PUERTOS Y COSTAS
"Memoria Anual de la Junta del Puerto y Ría de Pontevedra". Año 1980.
- MOPU. DIRECCION GENERAL DE PUERTOS Y COSTAS
"Memoria Anual del Puerto y Ría de Vigo". Año 1980.
- MOPU. DIRECCION GENERAL DE PUERTOS Y COSTAS
"Comisión Administrativa de Grupos de Puertos. Memoria Anual". 1980.

- MINISTERIO DE TRABAJO. DIRECCION GENERAL DE EMPLEO Y
PROMOCION SOCIAL

"Nomenclator Nacional de Empleos y Ocupaciones"

- Industria de pesca de cerco y otras artes.
- Pesca marítima en buques arrastreros al fresco.
- Pesca marítima en buques congeladores.
- Pesca marítima en buques bacaladeros.

Madrid, 1978.

- MUUS, Bent J.; DAHLSTROM, Preben

"Guía de los peces de mar del Atlántico y del Mediterráneo",
2ª edición. Ediciones Omega. Barcelona, 1977.

- NAINTRE, Loïc; ODDENINO, C.J.; BURNAND, Tony

"La pesca en el mar". Ed. Hispano-Europea. Barcelona, 1972.

- NAVAZA, Xavier

"Galicia: La guerra de la pesca", en La Calle Núm. 63 de
5-11 de junio 1979.

- NIEMEIER, G.

"Tipos de población rural en Galicia", en Revista de Estu-
dios Geográficos Núm. 19. Madrid, 1945.

- OTERO, Miguel

"España y las pesquerías internacionales", en Información
Comercial Española Núm. 546 - Febrero 1979.

- OTERO PEDRAYO, Ramón

"Síntesis Geográfica de Galicia", en Los Gallegos. Edicio-
nes Istmo. Madrid, 1976.

- PALMAS, Ricardo
"La emigración", en Los Gallegos. Ediciones Istmo. Madrid, 1976.
- PARDELLAS, Xulio X.
"A Emigración". Escola Aberta. Vigo, 1978.
- PARDELLAS, Xulio X.
"O Marisqueo". Escola Aberta. Pontevedra, 1978.
- PAZ ANDRADE, Valentín
"El proceso de expansión de los pesqueros españoles", en Información Comercial Española Núm. 479 - Junio 1973.
- PAZ ANDRADE, Valentín
"La marginación de Galicia". Siglo XXI Editores. Madrid, 1970.
- PRADA, Albino; LOPEZ, Abel
"A outra economía galega". Artes Gráficas Clave. La Coruña, 1979.
- PREDIERI, A.; GARCIA DE ENTERRIA, E. y otros
"La Constitución Española de 1978". Editorial Civitas. Madrid, 1980.
- QUIROGA, Domingo
"Desatar el nudo", en Industrias Pesqueras Núm. 1247 y 1248 - Abril 1979.
- QUIROGA, Domingo
"La pesca de arrastre en Galicia y sus problemas". Ed. Galaxia. Vigo, 1961.

681.-

- QUIROGA, Domingo
"Política pesquera española: La pesca de la merluza con nudo gordiano". Editorial Galaxia. Vigo, 1968.
- R. CASTELAO, Alfonso
"Cousas da vida". Editorial Galaxia. Vigo, 1971.
- R. CASTELAO, Alfonso
"Sempre en Galiza". Ed. Galiza. Buenos Aires, 1944.
- ROBLES PARIENTE, Rafael
"Los productos de la pesca como fuente de alimentación humana", Santiago de Compostela, 1970.
- RODRIGUEZ-MARTIN, Olegario
"La participación española en las áreas de Terranova, Groenlandia y Labrador", en Información Comercial Española Núm. 411 - Noviembre 1967.
- ROMANI, Arturo
"La pesca de bajura en Galicia". Edición do Castro. Sada - La Coruña, 1981.
- RUIZ FUENTES, Rafael; PEREZ VILARIÑO, José
"Vivir en Galicia". Ediciones Felmar. Madrid, 1977.
- SALTERAIN, José I.
"Problemática específica de la región marítima vasca", en Información Comercial Española Núm. 546 - Febrero 1979.
- SANCHEZ ERAUSKIN
"Los Pescadores", en Cuadernos para el Diálogo. Julio 1973.

682.-

- SEIJAS, Julio; GONZALEZ, Fernando
"Riveira: sus gentes, su economía". Servicio de Publicaciones de la Caja de Ahorros de Santiago. 1976.
- SOCIEDADE GALEGA DE HISTORIA NATURAL
"Contra la caza de ballenas en Galicia". Texto mecanografiado. Santiago, 1980.
- SOTELO, Olegario; ARMESTO, Antonio
"Galicia: Pueblo emigrante". Editorial Roca. Barcelona, 1978.
- SUBSECRETARIA DE LA MARINA MERCANTE
"Reglamentación Nacional de Trabajo en la Industria de la Pesca de Cerco y otras Artes". Madrid, 1964.
- TECNIBERIA
"La experiencia pesquera en España". Madrid, 1971.
- TAMAMES, Ramón
"Estructura Económica de España", 2ª edición. Madrid, 1964.
- VARILLAS, Benigno
"La flota ballenera obligada a limitar sus capturas", en El País de 1 de mayo 1980
- VARIOS
"Estreno de la NAFO en Montreal: Las propuestas de cupos de pesca a España inaceptables para el sector".
"El subsector del bacalao ante las perspectivas de nuevas negociaciones con el Canadá".
en Industrias Pesqueras Núm. 1270 - 15 marzo 1980.

683.-

- VARIOS

"La Conferencia Internacional de Brighton sobre las Ballenas", en Industrias Pesqueras Núm. 1279 - 1 agosto 1980.

- XORDO, Roi

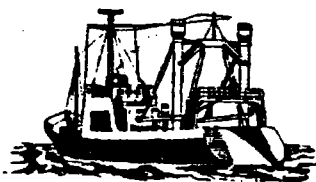
"La investigación en el sector pesquero", en Información Comercial Española Núm. 546 - Febrero 1979.

- XUNTA DE GALICIA

"Proyecto de Estatuto de Autonomía para Galicia". 1980.

- ZAMORA TERRES, J.; LOPEZ BOZA, J.

"La larga marcha de los trabajadores del mar". Ed. Zero. Madrid, 1975.



BIBLIOTECA